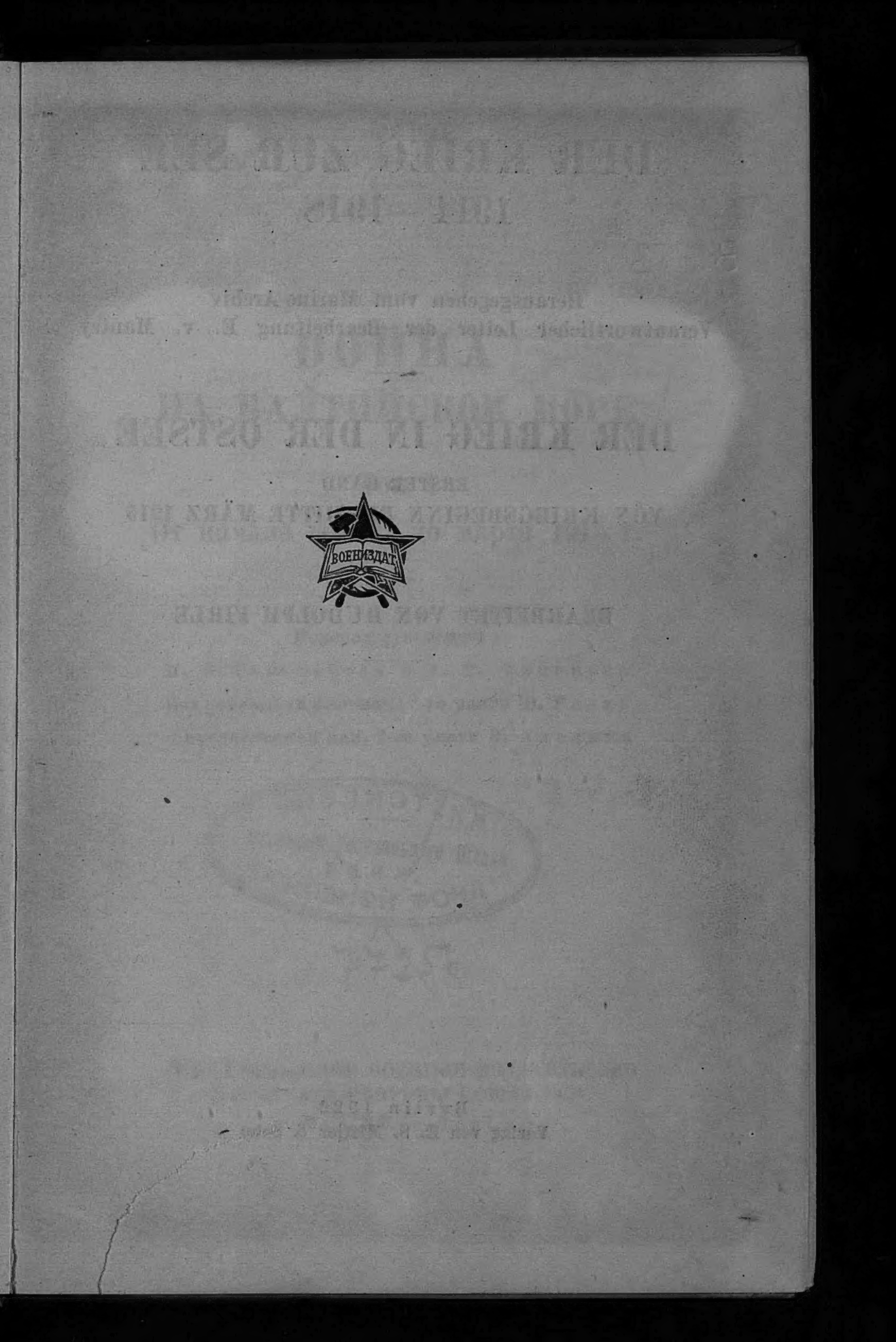
ФИРЛЕ

ВОЙНА
НА
БАЛТИЙСКОМ МОРЕ


ВОЕНИЗДАТ

DER KRIEG ZUR SEE
1914—1918

Herausgegeben vom Marine-Archiv
Verantwortlicher Leiter der Bearbeitung E. v. Mantey

DER KRIEG IN DER OSTSEE

ERSTER BAND
VON KRIEGSBEGINN BIS MITTE MÄRZ 1915

BEARBEITET VON RUDOLPH FIRLE

Berlin 1922
Verlag von E. S. Mittler & Sohn

Р. ФИРЛЕ

ВОЙНА НА БАЛТИЙСКОМ МОРЕ

Том I

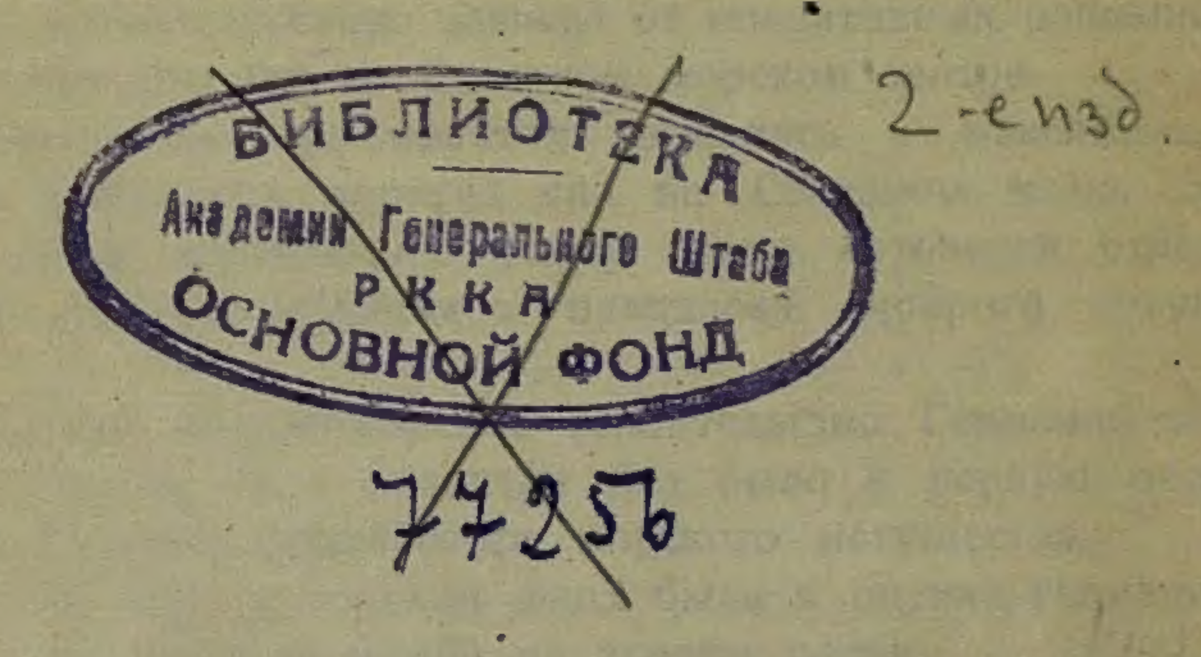
От начала войны до марта 1915 г.

Перевод с немецкого

П. В. Гельмерсен и А. В. Тимонова

Под редакцией флагмана 2-го ранга Ю. Ралль

С предисловием кап. 2-го ранга В. Алекина



ГОСУДАРСТВЕННОЕ ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
НАРКОМАТА ОБОРОНЫ СОЮЗА ССР
МОСКВА—1937

Карты-схемы воспроизведены
с немецкого издания
без изменения

Предисловие ко 2-му русскому изданию

Основное противоречие между молодым германским империализмом, требовавшим себе «бо́льшего места под солнцем», и дряхлеющим британским львом решалось в части, касающейся войны на море, на главном Северном морском театре и окружающих Великобританию морях.

Сложность общей военно-политической обстановки перед войной на главном театре создавала особо неопределенное положение на второстепенных театрах, к числу которых относилось и Балтийское море.

Каждое колебание и неустойчивость оперативных планов основных противников на Северном море — Англии и Германии — немедленно отражались на оперативных намерениях сторон, готовивших войну на Балтике. Германский план войны на Балтийском море непосредственно зависел от оперативных решений немецкого командования на Северном морском театре.

Все оперативные мероприятия сводились к максимальному усилению германских морских сил на Северном море. Здесь ожидался удар английского флота. Здесь готовился ответный контрудар на подготовленном плацдарме «мокрого треугольника».

Все основное военно-морское строительство Германии как в судостроении, так и в развитии баз было в первую очередь направлено против британского морского могущества.

Балтийское море и русский флот были в оценке германского морского генерального штаба на втором плане.

Правда, под впечатлением русско-японской войны ожидались внезапные налеты на базы с торпедной атакой, были опасения прорыва противника через проливы с запада.

Еще более связывало германское командование опасение русского десанта на немецкое побережье. Понятно, что такая

угроза, которая, как видно, реально учитывалась немцами, была совершенно не обоснована, так как подобная серьезная операция легко могла быть парирована силами, перебрасываемыми из Северного моря.

Германское командование, даже в условиях английского нейтралитета, не желало рисковать своими главными морскими силами на второстепенном, по его мнению, Балтийском море.

Естественно, что при участии в войне Англии все основные силы предполагалось иметь на западе; для Балтийского же моря предназначалась та часть, которая могла быть легко снята с Северного. Переброски Флота открытого моря в Балтику могли носить только временный, эпизодический характер.

А, между тем, русское командование было во власти психоза германского десанта в Финском заливе, угрожающего столице.

Страху перед нападением германского флота и десантом было подчинено все: развертывание позиционной обороны на меридиане Ревель — Поркаллаудд, отказ от всякой активности в море, уничтожение своей передовой базы Либавы. Полное подчинение своей воли предвзятой идее наступления германского флота характеризовало так называемый план кампании русского Балтийского флота.

Этот план был в значительной мере следствием давления придворных клик и сухопутного командования, которому подчинялся флот и которое, не имея никакого представления об использовании морских сил, тянуло флот к берегу, низводя его до роли береговых пловучих батарей.

Русское командование не пыталось достаточно серьезно проанализировать возможные намерения Германии на Балтийском море, ее подготовку к войне, хотя именно здесь можно было найти указания относительно вероятного плана первых операций германского флота в Балтике.

Наиболее фундаментальный фактор — строительство и развитие морских баз — показывал, что Германия далека от больших наступательных операций в Балтийском море.

Наиболее приближенные к средней Балтике Данциг, Пиллау, из которых наилучшим образом могли выполняться операции против удаленного Финского залива, не получили почти никакого развития. Наоборот, южные базы явно оборонительного назначения — Свинемюнде, Штеттин и острова Рюген, Борнхольм — имели лучшую оборону, порты—более совершенное оборудование.

Совершенно понятно, что германский флот для подготовки столь рискованной операции, как десант в Финском заливе, безусловно обеспечил бы себя надлежащим развитием базирования, особенно, если учесть сравнительно ограниченный радиус действия кораблей и большие расстояния в Балтийском море.

Несомненно, русская разведка имела все возможности получить необходимый фактический материал по базостроению, из которого командованию следовало сделать необходимые выводы.

Не менее назидательными могли быть и наблюдения за боевой подготовкой и плаваниями кораблей германского флота. Флот открытого моря беспрестанно тренировался в приеме отрыва от сильнейшего линейного флота, в том приеме, который так искусно был применен Шеером в Ютландском бою. Эта боевая подготовка не должна была вызывать сомнений в том, против кого направлено обучение Флота открытого моря.

На Балтийском же море в средней и северной его частях усиленно тренировались германские крейсеры и миноносцы.

Слепота и недомыслие русского командования тем более непонятны, что оно располагало в Германии сильной агентурной разведкой, которая, по заключению самих немцев, была отличной. Наконец, уже в самом начале военных действий русское командование получило возможность документально убедиться из материалов, поднятых с *Магдебурга*, в эфемерности наступательных действий немцев на Балтийском море.

Оперативно-тактическая работа в царском флоте была на самом низком уровне, в то время когда строительство флота развертывалось в грандиозных размерах.

Такой разрыв губительным образом сказывался не только на оперативных планах, но и на непосредственной пригодности проектируемых и строящихся кораблей, а также на развитии позиционной обороны и, главным образом, базостроения.

В частности, развертывание Або — Оландской, Моонзундской, Ирбенской позиций, которые обеспечивали активность действий русского флота, было выполнено только в 1915 г., когда в самом форсированном темпе потребовалось оборудование новых укрепленных районов, отвечавших новым решениям, хотя по существу обстановка не менялась.

С такой оперативной подготовкой Россия вступила в войну на Балтийском море.

Показателем непонимания военно-политической обстановки на Балтийском море может служить и тот мало известный факт, что командующий флотом адмирал Эссен намеревался уничтожить шведский флот, считая Швецию заведомой участницей войны на стороне Германии. Только своевременно полученное из ставки категорическое запрещение вернуло обратно уже вышедший в море флот.

* * *

Книга Рудольфа Фирле, один из томов «Войны на море», издана германской исторической комиссией при Морском архиве в Берлине.

Совершенно понятно, что наряду с изучением опыта мировой войны во всех трудах, выпущенных Морским архивом, авторы и издательство приложили все меры к тому, чтобы насколько возможно и даже больше вознести германскую доблесть, развить шовинистические чувства немецкого читателя.

Эта вторая задача особенно сильно сказалась в настоящей книге «Война на Балтийском море».

Автор принимал самое активное участие в провоцировании Турции для вступления ее в войну на стороне Германии. Это он командовал германо-турецкими миноносцами, совершившими 14 сентября 1914 г. налет на Одессу. Как известно, этот налет, произведенный без ведома турецкого правительства, был одним из приемов втягивания Турции в войну.

Напрасно поэтому было бы ожидать от такого автора достаточной объективности изложения войны на Балтийском море. С первых же строк и кончая последними заявляется о том, что «германский флаг неоспоримо развевался над Балтийским морем» и об «абсолютном владении Балтийским морем».

В пылу этих громких фраз автор даже не замечает, как своим изложением хотя и прикрашенных событий он сам себя опровергает.

Всем прекрасно известно, какие возможности имели немцы на Балтике.

Особенное ударение, чтобы превознести «геройство» немцев на Балтийском море, автор делает на том, якобы, ограниченном составе сил, которым располагало германское командование. Однако, он сам же во многих местах говорит о легкой переброске сил Флота открытого моря, о предположениях герман-

ского командования при благоприятной обстановке на Северном море блокировать русский флот в Финском заливе.

Если такое намерение всерьез существовало у немцев, в чем можно сильно усомниться, то для него потребовались бы далеко не второстепенные силы. Сюда пришлось бы привлечь добрую половину Флота открытого моря, поставив его в тягчайшие условия базирования и под постоянную угрозу потери больших ценных кораблей от мелких сил противника.

Таким образом, автор и сам считает возможным в любой момент, пользуясь Кильским каналом, создать любое превосходство германских морских сил на Балтийском море.

Впрочем, ценнее признаний автора являются исторические факты.

Флот открытого моря в течение одного сентября дважды появлялся в Балтике. Чем дальше, тем эти визиты делались все чаще и чаще и разрастались в целые крупные, правда, «дутые», операции.

Необходимо остановиться еще на одном коньке автора. Это — восхваление подготовки немецких моряков. Даже в таком скандальном случае, как посадка крейсера *Магдебург* на камни Оденсхольма, автор не может удержаться от оценки штурманской службы как превосходной.

Эти недостатки и дух шовинизма, пропитывающий книгу, не могут заслонить ценный исторический материал, который можно из нее почерпнуть.

* * *

Наиболее интересными и ценными для боевого опыта, несомненно, являются минно-заградительные операции, выполнявшиеся обеими сторонами и особенно широко русскими крейсерами и миноносцами, начиная с ноября месяца и вплоть до самой зимы, когда ледостав прекратил навигацию в Финском заливе. К сожалению, мы не имеем полной картины заградительных операций русского флота. Фирле дает их описание и оценку с точки зрения того, как эти операции влияли на действия германских сил в Балтийском море. Этот пробел в известной мере восполнен сделанными к тексту примечаниями.

Как уже установлено, активные минно-заградительные операции не предусматривались планом войны русского Балтийского флота.

Для подобного рода действий не было подготовлено ни базирование, ни строительство. Русские минные заградители все были тихоходные и непригодны для дальних заградительных операций. Они предназначались исключительно для постановки оборонительных и позиционных заграждений у своего побережья.

Само течение войны и определившаяся еще в августе месяце призрачность германской активности на Балтике вызвали русский флот к импровизированной деятельности.

Надо отдать справедливость — и выбор объектов нападения, и выполнение заградительных операций были правильны. Сам Фирле принужден с этим согласиться, хотя он ошибочно приписывает идею активных минных операций русского флота влиянию находившихся в Балтийском море английских офицеров.

Лишенная с первых дней войны своих западных морских связей, Германия ощутила большую нужду в балтийских морских сообщениях. Особенно остро это проявилось в 1915 г., когда потребность в шведской руде сделалась вопросом жизни или смерти для германской промышленности, питавшей войну.

Но и в кампанию 1914 г. нарушение немецких балтийских морских путей представляло важнейший объект для активности русского флота, тем более что одновременно выставленные минные заграждения приводили и германские боевые корабли к гибели на русских минах.

Успеху русских операций способствовала германская неподготовленность к борьбе с минной опасностью. Тральная подготовка была на низком уровне.

Активные постановки в южной Балтике выполнялись русскими крейсерами, миноносцами Дивизиона особого назначения и эскадренным миноносцем *Новик*.

Кроме того, в двух заградительных операциях приняли участие минные заградители *Амур* и *Енисей*.

Операции выполнялись в суровых условиях осенних и зимних штормовых погод, под прикрытием темных ночей.

Несомненно, эти действия могут быть отнесены к смелым и даже рискованным операциям, особенно для тихоходных заградителей.

К 1 декабря в непосредственной близости от Данцига, Пиллау и других пунктов южной части Балтийского моря уже стояло 740 русских мин.

И они достигли своей цели: 17 ноября — взрыв и гибель на двух минах флагманского броненосного крейсера *Фридрих-Карл*, в этот же день — лоцмейстерского парохода *Эльбинг*, в декабре — сразу 4 штеттинских пароходов, 4 января — парохода *Латона*, 15 января — *Хуго Стиннес*, 24 января подрыв крейсера *Гацелле*, 25 января — крейсера *Аугсбург* и др.

Результаты существенные.

Неудивительно, что после таких дел, к которым еще к этому времени добавилась посадка на камни броненосного крейсера *Принц Адальберт* и гибель миноносца *С-124* от столкновения с пароходом, Фирле ничего не остается сказать, как привести следующую оценку командования: «Дальнейшие несчастные случаи на минах заграждения в средней части Балтики заставили начальника действующего отряда отложить всякие наступательные действия».

Такое признание, как видно, ничего общего с «абсолютным владением Балтийским морем» не имеет. И эти результаты достигнуты в условиях ведения операций, к которым русский флот не готовился.

Заградительные операции, выполнявшиеся германским флотом, изложены автором достаточно подробно.

Они были менее удачными. В частности, операция 1 августа у Либавы показывает плохую подготовку к подобным действиям крейсеров *Аугсбург* и *Магдебург*.

Постановка Дойчланда в Ботнике в декабре имела результатом гибель трех шведских пароходов, что отразилось на поддерживавшемся со Швецией сообщении.

Первая постановка заграждения в Финском заливе, получившего название по его выполнителю Дойчланд, была очень быстро обнаружена русскими тральщиками.

Некоторый тактический интерес представляют германские операции совместного действия крейсеров с подводными лодками.

Как известно, жертвой подобной операции сделался крейсер *Паллада*.

Достаточно подробно изложено описание прорыва в Балтийское море британских подводных лодок. Фирле не может скрыть, какое впечатление произвели эти сравнительно слабые и для современности несовершенные подводные силы.

Заслуживает быть отмеченной организация русской радиоразведки, которая в дальнейшем, особенно в 1915 г., позволяла

знать заблаговременно почти о всех замышлявшихся и выполнявшихся германских операциях.

Автор ограничивается короткими комплиментами по адресу отличной русской агентуры.

Немалую пользу получило и британское адмиралтейство, которому русским морским генштабом была переслана копия шифров, найденных на *Магдебурге*.

Исторически ценный материал, который можно почерпнуть из книги Фирле, поможет нашему читателю составить себе общую картину войны на Балтийском море и сделать на основе этого материала нужные выводы.

Этим оправдывается издание книги Фирле в русском переводе.

Алекин.

26.7.36.

РАЗДЕЛ ПЕРВЫЙ

ВВЕДЕНИЕ

Глава I

ПЛАНЫ ВОЙНЫ И СИЛЫ СТОРОН

Над Балтийским морем в течение всей войны неоспоримо развевался германский военный флаг. Наряду с Черным морем Балтийское было единственным, над которым подавляющее морское могущество Англии не могло добиться господства. На Балтийском театре не было крупных морских сражений, и все же именно на нем особенно ясно сказались значение и ценность флота. Незадолго до окончания мировой войны, осенью 1918 г., германские военные корабли стояли в крепостном районе сильнейшего русского военного порта, Кронштадта, на пороге неприятельской столицы — Петрограда. Балтийское море было очищено от русских кораблей[1]. Образцовые совместные операции привели к занятию Балтийских (Эзель, Моон, Даго) и Оландских островов. Балтийское море стало, как много столетий тому назад, во времена Ганзы, немецким морем.

Война на Балтийском театре с 1914 до 1918 г. дает массу разнообразного опыта во всех областях военно-морского искусства. На нем с самого начала все было основано на подвижности, предприимчивости и жажде боевой деятельности. С слабейшими силами там шли на крайний риск; несмотря на ряд неудач, упорно оставались в соприкосновении с неприятелем, пока в течение последующих лет постепен-

[1] Советская Россия еще весной 1918 г. вышла из империалистической войны, уведя все свои корабли из финляндских и эстонских портов в Кронштадт и Петроград.— *Прим. ред.*

ное одоление России сухопутными силами и общее развитие военных действий не поставили флоту более крупных задач также и в Балтийском море. Война и на этом море показывает, как на географически замкнутом театре, при абсолютном господстве на море, можно совместными усилиями армий и флота достигнуть полной победы над противником.

Предварительные стратегические работы морского генерального штаба предусматривали для Балтийского моря, на случай войны с Россией, некоторое количество морских сил, но состав и численность этих сил постоянно менялись в зависимости от состава и численности всего флота, которым в данное время располагала Германия. В случае войны с одной только Россией, на Балтийском театре теоретически могли бы быть использованы все морские силы Германии при уверенности, что Россия останется единственным противником. Но уже с начала этого столетия воевать с Россией для Германии значило воевать по всем вероятиям также и с Францией. Таким образом, уже тогда центр тяжести будущей морской войны передвинулся в Северное море. За последнее десятилетие до начала мировой войны германский морской генеральный штаб мог, в случае войны с Россией и Францией, положиться на неопределенный и ненадежный нейтралитет Англии. Поэтому во всех подготовительных к войне работах Балтийское море трактовалось как второстепенный театр, — уничтожение русских морских сил не ставилось главной задачей германского морского командования. Подобный же ход мыслей мы находим в написанном зимою 1913 г. меморандуме начальника морского генерального штаба, адмирала Поля, о возможности войны тройственного союза с двойственным согласием:

> «Существование неослабленного, совершенно боеспособного германского флота я считаю самым верным и вместе с тем безусловно необходимым средством, чтобы воспрепятствовать выступлению Англии в качестве посредника или участника континентальной войны. Сохранение боеспособного флота в этом отношении для нас гораздо важнее, чем уничтожение русского флота, за которое при неблагоприятных обстоятельствах придется дорого заплатить. В этом случае нам придется, пока существенно не изме-

нится общее политическое положение Европы, удовольствоваться «обезврежением» русского флота».

При разборе военных действий на Балтийском театре нам придется выяснить, было ли вообще возможно, и при каких условиях, уничтожить русский Балтийский флот. Наш главный противник всегда был в Северном море, там решалась участь морской войны. На основании военных принципов следовало в Северном море быть насколько возможно сильным, а Балтийское море рассматривать как второстепенный театр. Разделение наличных морских сил, дабы одновременно вести борьбу как в Северном, так и в Балтийском морях, считалось неправильным; в мирное время такое разделение сил не подготовлялось. Все сильные и боеспособные корабли были соединены во Флоте открытого моря для ведения войны на Северном море.

На основании всего вышесказанного мобилизационное расписание неизбежно предусматривало назначение на Балтийский театр одних только в военном отношении неполноценных, старых кораблей и соединений[1]. Летом 1914 г., согласно боевому расписанию, приведенному в таблице (см. приложение), для операций на Балтийском море предназначалась Дивизия обороны побережья Балтийского моря и Кильская портовая флотилия. Это все, на что мог рассчитывать германский морской начальник на Балтийском море, согласно мобилизационным подготовительным работам мирного времени на случай войны с Англией, Россией и Францией. Вновь мобилизованные резервные линейные корабли, крейсеры и дивизионы миноносцев и тральщиков и вновь построенные корабли в первую очередь предназначались для усиления Флота открытого моря; но насколько на них могло рассчитывать командование морскими силами Балтийского моря, зависело всецело от развития военных действий и обстановки на Северном море. С самого начала командованию на Балтийском море должно было быть ясным, что, вследствие недостаточности материальных средств для ведения морской войны на два фронта, придет-

[1] При обеспеченной Кильским каналом возможности в случае надобности перебросить любые силы из состава Флота открытого моря в Балтийское море. — *Прим. ред.*

ся довольствоваться лишь теми силами, которые на Северном море окажутся излишними или ненужными. Боевая ценность и военные качества судов, предназначенных для Дивизии обороны побережья Балтийского моря и Кильской портовой флотилии, видны из приложения. Из него также видно, что большинство крупных судов и подавляющее число мелких были не в кампании и могли быть готовы к походу лишь через несколько дней после приказа о вооружении. Не считая *Магдебурга* и *Аугсбурга,* все эти суда были устаревшего типа и весьма ничтожной боевой силы. Сплававшихся соединений миноносцев и тральщиков при них не было; миноносцы были набраны из различных учебных отрядов. Дивизионы тральщиков пришлось составлять из рыболовных пароходов. Подводных лодок было всего три — старейшего типа. Авиация находилась еще в зачаточном состоянии, ее военное значение оценивалось еще весьма низко. В начале войны личный состав всех кораблей состоял по большей части из запасных и поэтому был не на высоте боевой подготовки Флота открытого моря. Боевую готовность судов приходилось еще только создавать соответственными боевыми учениями и совместными плаваниями.

Если сравнить наши морские силы с русскими, наш вероятный противник как в материальном отношении, так и в отношении личного состава был многочисленнее, сильнее и обладал большей боевой готовностью. Краткое сопоставление германских и русских морских сил (о последних будет сказано подробнее ниже) дает нижеследующую картину [1] (см. таблицу на стр. 17).

Морской генеральный штаб отдавал себе ясный отчет о возможных и вероятных последствиях столь явного превосходства сил неприятеля. Еще до начала войны в Гер-

[1] В августе 1914 г. ни одного линейного корабля типа «дредноут» в строю в составе русского флота не было, они вступили в строй в числе 4 к январю 1915 г. Из более старых — линкор *Андрей Первозванный* находился в доке после полученной им при посадке на мель пробоины и мог быть исправлен к концу месяца. Броненосный крейсер был один — *Рюрик,* остальные по слабости своего бронирования не могли быть зачислены в этот класс.— *Прим ред.*

Август 1914 г.	Дредноуты	Линейные корабли	Броненосные крейсеры	Бронепалубные крейсеры	Легкие крейсеры	Миноносцы		Подводные лодки
						новые	более старые	
Русские . . .	2	4	5	4	—	1	62	13
Германские .	—	—	—	—	7[1]	3	6	3

мании не сомневались, что если бы русское морское командование проявило хотя бы скромную долю предприимчивости и правильного военного мышления, то следовало считаться с возможностью господства неприятеля над восточной частью Балтийского моря и даже с вероятностью временной потери баз в Пиллау и Данциге. При предполагаемом соотношении сил следовало в случае неблагоприятного развития военных действий удовольствоваться удержанием Рюгенской позиции и защитой западной части Балтийского моря и Кильской бухты от вторжения русских. Этот ход мыслей имеет некоторое сходство с таковым Большого (сухопутного) генерального штаба. Последний во всех своих подготовительных оперативных работах к войне на два фронта считал ее центр тяжести на западе, тогда как на востоке он при неблагоприятных условиях считался с возможностью частичного вторжения русских в Германию. Здесь, однако, надо особенно подчеркнуть, что никакой причинной связи между предположениями сухопутного и морского генерального штабов не существовало. Морской генеральный штаб всегда имел в виду вероятность враждебного выступления Англии, а сухопутный — разгром Франции коротким ударом (eine schlagartige Niederwerfung).

В подготовительных к войне работах морской генеральный штаб видел задачу германских морских сил Балтийского моря в том, чтобы наилучшим способом нарушить активные намерения русского флота против германских

[1] Из них 5 легких крейсеров более старого типа.

портов и побережья, оставить русских сколь возможно дольше в неясности относительно состава германских сил и смелостью первых операций замаскировать нашу действительную слабость на Балтийском море. Насколько все это могло удаться, даст ли русское командование себя обмануть и не разгадает ли оно наши намерения с самого начала, — было покрыто мраком неизвестности. С германской стороны предполагалось произвести по возможности тотчас после объявления войны из передовых германских баз в Пиллау и Данциге несколько коротких ударов против русских баз и достижимых морских сил, связанных с заградительными операциями, дабы сразу же подорвать предприимчивость русских и помешать их военным приготовлениям.

Выступление крупными силами против русского флота предполагалось при случае, в зависимости от обстановки на Северном море, чтобы держать Балтийское море свободным; предполагалось также путем блокады Финского залива препятствовать, по возможности, также и всяким активным действиям русских. Разбить и уничтожить русский Балтийский флот в открытом море было желанием, на исполнение которого нельзя было рассчитывать ввиду вероятной стратегии неприятеля. Уничтожение русского флота, поскольку оно в начале войны вообще было возможным, в рамках целого не могло иметь решительного влияния на исход войны. Ни в экономическом, ни в политическом отношении решительный успех германцев на Балтийском море не придал бы войне другого оборота. Англию можно было принудить к миру только победой на море, Россию — только на суше. Нейтральные прибрежные державы Балтийского моря оставались бы и после уничтожения русского флота покорными интересам Англии ввиду неосновательного страха перед британским флотом. Исход нашей борьбы на Северном море был решающим для всех морей. Один германский флот не мог бы добиться ничего решительного в Балтийском море; лишь совместной работой с армией он мог способствовать скорейшему окончанию сухопутной войны. Совместные действия с армией в широком масштабе могли быть предприняты лишь в результате коренного изменения всех прежних сухопутных планов, рассчитанных только на континентальную войну, —

все это потребовало бы долголетней подготовки. Трудно сказать, достигли ли бы мы решительных результатов, если бы вели войну на основании пересмотренных таким образом планов. Защита западной части Балтийского моря, главной базы Киля и его подходов от вторжения русских и английских сил в любом случае ложилась в основу ведения войны на Балтийском море. Эту защиту следовало обеспечить в первую голову. Какие силы остались бы для решения других военных задач, — должно было определиться ходом военных действий. Подрыв русской морской торговли на Балтийском море являлся очевидно второстепенной целью войны, так как было ясно, что торговые пути России в Англию, Данию, Норвегию, Швецию шли по территориальным водам этих нейтральных прибрежных государств до Ботнического залива и поэтому действительная угроза им могла быть создана лишь в Ботническом заливе. Значительно важнее было защитить наши весьма оживленные торговые сношения с прибалтийскими портами.

Во всяком случае задача, которая выпала на долю командующего германскими морскими силами Балтийского моря, была не из благодарных. Крупные самостоятельные военные цели отсутствовали. Благодаря слабости своих сил, в равной мере недостаточных как для нападения, так и для обороны, он был связан в своих операциях ходом военных действий на театре Северного моря. На оперативные предположения Балтийского флота влияло еще и то обстоятельство, что потери в судовом составе едва ли можно было возместить, так как корабли Флота открытого моря могли быть даны в его распоряжение лишь временно, но никогда не выделялись на продолжительный срок. Зависимость командования Балтийского моря от Северного моря была морским генеральным штабом принята во внимание при разработке вопроса об организации командования на случай войны. Согласно мобилизационному плану на лето 1914 г. все соединения, предназначенные для защиты побережья Балтийского моря, сначала должны были подчиняться главному командиру морской станции Балтийского моря в Киле (Chef der Marinestation in Kiel). В случае посылки для каких-либо операций крупных частей Флота открытого моря в Балтийское море каждый раз старший из морских начальников

вступал в командование всеми морскими силами. В мирное время не предрешалось, будет ли такой морской начальник, руководящий операциями по указанию высшего командования, подчинен главному командиру морской станции Балтийского моря или командующему Флотом открытого моря. Это должно было решиться впоследствии. Такое решение вопроса было без сомнения в соответствии с взглядом на Балтийское море как на второстепенный театр. Оно соответствовало силам и задачам, намеченным для этого моря, и вытекало из главного принципа любой военной организации, требующего точного разграничения ответственности и прав отдачи приказания.

О приказаниях, которые получил русский командующий Балтийским флотом от морского генерального штаба в Петербурге на случай войны с Германией, германское морское командование летом 1914 г. никаких достоверных сведений не имело. Исходя из военных приготовлений русского флота и его дислокации в течение летних месяцев 1914 г., в Берлине себе могли составить приблизительную картину намерений противника во время войны. Германский морской генеральный штаб полагал, что русский флот, опираясь на сильные позиции в Финском заливе, прибегнет, главным образом, к стратегической обороне, но что вместе с тем вероятны частые короткие наступательные операции против германского побережья. Даже при невысоком мнении о предприимчивости русских моряков нужно было ожидать, что русские после первоначального неуверенного «осторожного нащупывания», соответствующего их характеру, со временем распознают действительную слабость действующих против них на Балтийском море немецких морских сил и впоследствии в своих операциях станут решительнее. Дислокация мирного времени их миноносцев в Либаве, а отряда заградителей — в Гельсингфорсе, заставляла с большой достоверностью предполагать, что русским планом кампании предусмотрены в ближайшее время после объявления войны активные заградительные операции у германского побережья [1]. На это же указывали ставшие известными слова русского командующего флотом вице-

[1] Русским планом кампании заградительные операции у германского побережья предусмотрены не были. Идея их сложилась

адмирала Эссена, сказанные им на смотру отряда заградителей:

«Надеюсь, что в будущем отряд заградителей вместе с прочими судами флота перейдет от обороны к активной деятельности».

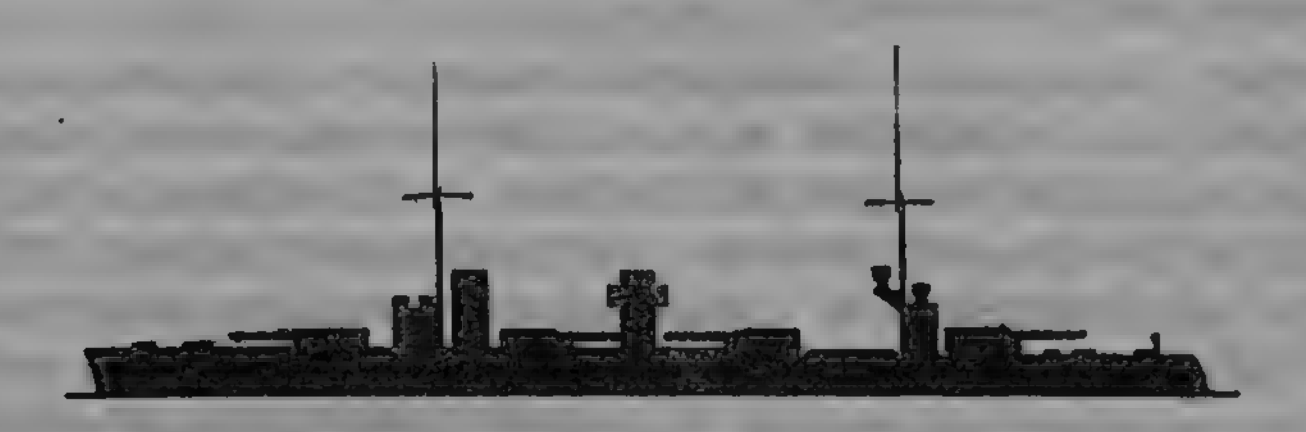
О приготовлениях и намерениях высадить русский десант на германское побережье германскому генеральному штабу не было известно ничего достоверного[1]. До войны в заграничной и внутренней печати о возможности десанта говорилось неоднократно. В специальной литературе встречаются рассуждения о высадке русских с помощью англичан на померанском побережье. Исследуя этот важный вопрос, мы пришли к заключению, что по местным условиям высадка в крупном масштабе на померанском побережье действительно возможна, но, по нашему мнению, она была бы выполнима только лишь при условии решительного поражения Германии на море. Последнего мы могли не опасаться даже в том случае, если англичане и русские действовали бы совместно. Совместная боевая работа различных наций особенно трудна на море. При громадных контрастах между обоими флотами нам нечего было опасаться их совместной работы. Высадке русских на померанское побережье должен был, кроме того, предшествовать успех их армий.

позже, после двух месяцев войны, когда выяснилась обстановка на театре (см. примечание на стр. 243). Русские миноносцы 1-й минной дивизии базировались на Либаву не по стратегическим заданиям, а для удобства практики и обучения, так как Либава была единственным незамерзающим русским портом на Балтийском море. По этой же причине здесь базировались учебный отряд подводного плавания и гидроавиационный отряд.

Однако, опасение немцев не было необоснованным. В период 1909—1910 гг. в командных кругах Балтийского флота шел спор о плане кампании, причем группа, возглавляемая адм. Эссеном, настаивала на сосредоточении всех боеспособных сил флота в Либаве и начале войны активной операцией заграждения германских портов и демонстрацией против Швеции. Противоположную точку зрения, т. е. сосредоточение флота в Финском заливе, защищал морской генеральный штаб, что и было положено в основу последующих планов русского флота. — *Прим. ред.*

[1] Никакого десанта со стороны русских по плану не намечалось. — *Прим. ред.*

Сила и состав «Морских сил Балтийского моря», или, по другим версиям, «Балтийского флота», летом 1914 г. известны. Из линейных кораблей самыми сильными единицами были вошедшие в строй летом *Гангут* и *Севасто-*



Русский линейный корабль *Гангут* (1911 г.)

Длина	167,5 *м*
Водоизмещение	23 400 *т*
Скорость хода	23 узла
Вооружение	12—305-*мм*, 16—120-*мм*, 4 торпедных аппарата
Личный состав	1 100 чел.

поль. Строились они почти семь лет. Качества их были ослаблены рядом недостатков, например, слишком слабые корпуса, неблагоприятные обводы и т. д. Несмотря на удачное расположение артиллерии, их боевая сила могла быть



Германский линейный корабль *Гельголанд (Helgoland)*

Длина	166,5 *м*
Водоизмещение	22 800 *т*
Скорость хода	21 узел
Вооружение	12—305-*мм*, 14—150-*мм*, 6 торпедных аппаратов
Личный состав	1 100 чел.

приравнена всего только к нашим «Гельголандам». Принять участие в военных действиях они могли лишь после окончания необходимейших пробных испытаний и короткого курса обучения — не ранее сентября 1914 г. Из четырех более старых линейных кораблей лишь два — *Андрей Первозванный* и *Император Павел I* — имели боевую силу, несколько

уступавшую нашим «Гельголандам»[1]. Ценность русских броненосных крейсеров была значительно ослаблена их малой быстроходностью. По всей вероятности, русское командование не предполагало использовать их для морского боя в открытом море. Броненосным крейсерам типа «Баян» были даны малые размерения для действий в шхерах русского и шведского побережья, — там они благодаря малой осадке могли быть хорошо использованы. Но зато даже старые *Принц Генрих* и *Фридрих-Карл* почти не уступали им в скорости. В отношении артиллерии наши крейсеры их значительно превосходили. Оба старых броненосных крейсера *Россия* и *Громобой* имели лучшее вооружение, но плохое бронирование. Скорость их для современных условий была неудовлетворительна. Один лишь *Рюрик*, применявшийся в качестве флагманского корабля флота, обладал наряду с достаточной скоростью сильной артиллерией; по силе он был равноценен нашему *Блюхеру*. Из новых легких крейсеров *Муравьев-Амурский* и *Адмирал Невельской* должны были вступить в строй осенью 1914 г.[2] Они строились по типу наших легких крейсеров класса городов у Шихау в Данциге и были бы единственными

---

[1] Главным недостатком линкоров типа «Гангут» было сравнительно слабое бронирование не только корпуса, но рубок и башен. С другой стороны, они обладали большими достоинствами — выгодным линейным расположением орудий, что давало возможность сосредоточения на борт всей артиллерии (тогда как «Гельголанды», на которые ссылается автор, из 12 орудий имели в бортовом залпе 8), и хорошим ходом (23 узла против 21—21,5 германских линейных кораблей). Последний давал им возможность не опасаться встречи с сильнейшим отрядом германских линкоров, чего они могли всегда избежать. Имея соответственно большую тактическую скорость, они могли командовать ВИР-ом в бою.

Сравнение *Гельголанда* с *Андреем Первозванным* не выдерживает критики: последний был по крайней мере в два раза слабее *Гельголанда*, располагая 4 305-*мм* орудиями против 12 305-*мм* (8 на борт). — *Прим. ред.*

[2] Крейсеры *Муравьев-Амурский* и *Адмирал Невельской*, заказанные Россией в 1912 г. фирме Шихау, к началу войны не были готовы, а затем, по окончании постройки, были включены в состав германского флота под именами *Эльбинг* и *Пиллау*. Таким образом, «единственные годные легкие крейсеры» оказались у немцев. — *Прим. ред.*

годными легкими крейсерами, которыми располагал Балтийский флот. Лишь бронепалубные крейсеры *Олег* и *Богатырь* могли считаться приблизительно полноценными; они находились большую часть года в учебном плавании за границей, и поэтому практически на них в случае войны в Балтийском море нельзя было рассчитывать. В начале войны оба крейсера оказались случайно, а может быть, ввиду обострившегося политического положения, в отечественных водах. Все прочие бронепалубные крейсеры совершенно устарели. Из отряда заградителей лишь у *Амура* и *Енисея* скорость была сравнительно высока — 17 узлов; прочие давали лишь 13 узлов. Отдельные заградители брали до 400 мин. Три старых заградителя были перестроены из броненосных крейсеров, еще плававших с полным парусным вооружением. Наружный вид *Волги* давал возможность замаскировать ее во время операции под коммерческий пароход [1]. Дивизионы миноносцев состояли по большей части из сравнительно старых кораблей, построенных за границей. В материальном отношении они соответствовали германским миноносцам тех же годов постройки, но обладали более сильной артиллерией. Вступавшие летом 1914 г. в строй 12 эскадренных миноносцев, в счет 36 эскадренных миноносцев, заказанных в 1912 г., имели большое водоизмещение, соответственно с этим были быстроходны и сильно вооружены; они значительно превосходили наши самые новые миноносцы 1914 г. [2] Русские подводные лодки Балтийского флота — все старых типов, по русской классификации — 2-го и 3-го ранга. О вступлении в строй лодок 1-го класса, заказанных в 1912 г., сведений еще не было [3].

---

[1] Русские заградители имели следующие данные:

	Водоизм.	Ход
Амур	3 000	17,5
Енисей	3 000	17,5
Нарова	5 000	12
Ладога	6 000	10
Волга	1 450	13
Онега	5 000	12

[2] Из миноносцев, заложенных в 1912 г., к 1914 г. не было готово ни одного. — *Прим. ред.*

[3] Новые лодки в 1914 г. еще не были готовы. — *Прим. ред.*

Действовавшие лодки могли быть пригодны лишь для ближней обороны побережья.

Кроме названных кораблей, бывших летом 1914 г. в строю, русский флот в течение последующих двух лет должен был получить значительное приращение крупными и малыми судами, и нужно было считать, что, по условиям военного времени, они могут быть закончены ранее предположенных сроков[1]. В этом случае было возможно значительное сокращение сроков постройки. Весною ожидалось вступление в строй еще двух линейных кораблей типа *Гангут,* а в 1916 г. — четырех линейных крейсеров, когда кончался срок их постройки. Еще четыре легких крейсера находились на стапелях, срок их готовности — 1916 г.; в 1915 и 1916 гг. должны были вступить в строй по 12 эскадренных миноносцев. 12 подводных лодок 1-го ранга находились на стапелях. Все эти строившиеся летом 1914 г. корабли представляли собой значительный прирост силы и обеспечивали собой замену устаревших или погибших во время войны кораблей. На русских верфях, кроме этого,

---

[1] «Программа усиленного судостроения» для Балтийского флота, принятая в 1912 г., к началу войны была в следующей стадии выполнения:

Наименование	Степень готовности к 1914 г.
Линейные крейсеры:	
Наварин	20%
Бородино	30%
Измаил	43%
Кинбурн	38%
Легкие крейсеры:	
Адмирал Бутаков	1,7%
Адмирал Спиридов	1%
Светлана	2,5%
Адмирал Грейг	2,5%
Миноносцы:	
14 миноносцев	70%—50%
7 „	50%—30%
16 „	30%—0%

Все большие корабли и часть миноносцев этой программы остались недостроенными до конца войны. — *Прим. ред.*

оставалось еще место для постройки новых кораблей, которые могли быть заказаны после начала войны.

Боевая готовность русского Балтийского флота летом 1914 г. была хороша. Как видно из боевого расписания, флот в зависимости от готовности делился на действующий флот, 1-й резерв и 2-й резерв. В течение летних месяцев, с апреля по ноябрь, все эти три категории находились в кампании, или в 24-часовой боевой готовности. Конечно, существовала разница в боевой подготовке между кораблями действующего флота, на которых служба велась полностью в течение всего года, и кораблями 1-го и 2-го резерва; на последних зимою оставалась лишь часть команды. Корабли действующего флота и на зиму сохраняли полное вооружение, всю команду и весь боевой запас; через 24 часа после получения приказа они должны были быть в состоянии выйти в море в полной боевой готовности. Миноносцы и подводные лодки подчинялись тем же правилам. Неизвестно, насколько эти высокие военные требования были в действительности выполнимы в зависимости от ремонтных работ, отпусков и т. п. Во всяком случае противник должен был считаться с тем, что в течение летних месяцев, наиболее существенных в случае войны на Балтийском море, ему придется иметь дело с вполне готовым к бою русским Балтийским флотом. Боевая подготовка кораблей в общем удовлетворяла средним боевым требованиям. Орудия кораблей, выстроенных после 1912 г., были английского образца, также и торпедные вооружения. Снаряды, прицелы, приборы управления огнем, прожекторы и дальномеры выписывались из-за границы[1]. Артиллерийская стрельба за последние годы до войны была значительно улучшена, невзирая ни на какие затраты, однако, по мне-

---

[1] Образцы орудий были выработаны в России, и последние строились на Обуховском заводе (кроме *Рюрика*, построенного в Англии и снабженного английскими пушками). 305-*мм* орудие в 52 калибра длиной — достижение русской артиллерийской техники. Снаряды, прицелы, приборы управления огнем — на флоте были русской конструкции и в России построенные. В последние годы перед войной начало налаживаться производство русских дальномеров, которые до того выписывались из-за границы. — *Прим. ред.*

нию германских офицеров, искусство стрельбы русского флота еще было ниже германского, торпедные стрельбы миноносцев и больших кораблей не были на высоте. В ночных атаках русские миноносцы тренировались не так планомерно, как германские и английские. Правда, что для русских миноносных соединений условия обучения были несколько иными: зимою этому мешал лед, а летом «белые ночи» на этой большой широте обрекали массовые торпедные атаки на неудачи. Для действительных ночных атак оставалось всего лишь по несколько недель осенью и весной. Миноносцы поэтому тренировались более для дневного боя, главным образом, для отражения атак неприятельских миноносцев. Этому и соответствовало их более сильное артиллерийское вооружение. В тактическом применении торпед с больших кораблей, идущих в строю, русские до 1914 г., повидимому, не практиковались. Материальная часть торпед на больших кораблях в то время не соответствовала современным требованиям, да и сами соединения были для подобных упражнений еще слишком малы.

В отношении мин заграждения русский флот был, благодаря опыту войны с Японией и основательной подготовке мирного времени, вполне на высоте. Как в материальной части, так и в боевом использовании этого оружия русский флот был сильно впереди всех других флотов. Мины предполагалось ставить с легких крейсеров, заградителей, миноносцев и особых малых судов. Отметим, что все новые эскадренные миноносцы могли брать по 80 мин на каждый — запас очень большой.

В случае войны с Германией русский флот, повидимому, намеревался в первую очередь развить активные заградительные операции у германского побережья. Летом 1914 г. лишь *Амур* и *Енисей* обладали достаточной скоростью для подобных операций, но могли быть использованы в качестве заградителей также и новые эскадренные миноносцы и легкие крейсеры. Русский морской генеральный штаб предполагал, кроме того, ставить оборонительные минные заграждения в Финском заливе, под защитой которых русские морские силы могли, в зависимости от обстановки, принять бой или уклониться от него. Для постановки таких заграждений могли быть использованы и все заградн-

тели, в том числе три старых и *Волга,* потому что при совместной оперативной работе с главными силами недостаточная скорость этих заградителей не могла быть помехой благодаря близости своих баз. Нельзя было предположить, что старые заградители найдут себе применение для совместной тактической работы с главными силами вне Финского залива.

По сведениям до середины 1914 г., от подводных лодок Балтийского флота нельзя было ожидать планомерной совместной тактической работы с главными силами ввиду малой скорости лодок и их недостаточных средств связи. Малый район действия и плохие жилищные условия на лодках, бывших в 1914 г. в строю, позволяли использовать их на позициях лишь на короткое время; об операциях в дальних районах нечего было и думать. О стрельбах и боевой подготовке лодок ничего особенного не было известно. Однако, большой интерес, который русский командный состав вообще проявлял к технике оружия, заставлял предполагать по крайней мере наличие средней подготовки. Морская авиация соответствовала развитию техники того времени. В отношении обороны побережья она была подчинена службе связи, а на время активных операций флота — старшему морскому начальнику. Новые русские легкие крейсеры должны были получить приспособления для подъема гидросамолетов. В середине 1912 г. в Петербурге был основан морской аэродром, осенью 1913 г. в Либаве оборудовали первую морскую авиационную станцию морского фронта. Последняя была снабжена новыми машинами. В 1913 г. был устроен морской аэродром без постоянного состава самолетов в Нарве. Еще несколько авиастанций предполагалось расположить по побережью Балтийского моря. Дирижаблей в русском флоте не было вовсе, ими не интересовались, так как для разведки и обороны побережья придавали больше значения самолетам. Дело развития морской авиации находилось в 1914 г. в руках энергичных людей: был приобретен большой аппарат системы Сикорского, заказано еще несколько самолетов этого типа, объявлен конкурс на большие гидросамолеты, проведено ассигнование крупной суммы на испытания. В русском флоте пути развития авиации видели в постройке

малых легких гидроаэропланов, которые брались бы на суда для тактической разведки и корректировки стрельбы, и очень больших тяжелых самолетов для самостоятельных дальних наступательных операций и стратегической разведки. В случае войны надо было считаться с вероятностью воздушной разведки из Либавы, так как она без затруднений покрывала весь район моря до Данцига и могла дать сведения о приближении неприятеля с запада.

Личным составом русского флота, каковым он был перед войной, не следовало пренебрегать, поскольку вообще русских нельзя не считать хорошими солдатами. Русские моряки еще не обладали профессиональными знаниями и внутренней ценностью (innerer Wert) личного состава первоклассных флотов. Долголетней серьезной внутренней работой были устранены последствия проигранной войны с Японией и революции 1905 г. Дух, дисциплина и боевая подготовка флота стали с 1911 г. значительно улучшаться под влиянием многолетней серьезной внутренней работы. Главный недостаток флота заключался в некомплекте сверхсрочно служащих младшего командного состава с долголетней основательной подготовкой. Этому хотели помочь основанием в 1911 г. школы юнгов. Долгие зимние стоянки и трудность держать суда зимою для упражнения в Балтийском море, конечно, отразились на подготовке личного состава. Подготовка и морской опыт русского офицерства в 1914 г. еще не были на должной высоте. Главная причина этого кроется, прежде всего, в вынужденной кратковременности совместных плаваний крупных соединений [1]. Кроме того, наблюдалась значительная нехватка в офицерском составе, и это больше всего сказывалось на судах. В 1913 г. из 2 185 штатных должностей не могли быть замещены 568. Однако, и в офицерской среде с 1911 г. стал

---

[1] Неблагоприятным условием для боевой подготовки Балтийского флота было прекращение на зиму навигации ввиду замерзания Финского залива. Из этого положения старались выйти, посылая ежегодно на зиму отряд судов в заграничное плавание с учебной целью (с корабельными гардемаринами). Кроме того, перед концом кампании флот, по крайней мере в последние годы перед войной, на 1—1,5 месяца соединенно уходил в дальнее плавание.—*Прим. ред.*

замечаться новый дух и стремление к серьезной работе. К тому же многие офицеры обладали настоящим боевым опытом, что имеет очень большое значение. Морские начальники, стоявшие во главе флота с 1911 г., старались по мере сил воспитать в офицерах высокий воинский дух, поднять их специальные знания и исполнительность на необходимую ступень. После проигрыша русско-японской войны на руководящие должности воссоздаваемого флота старались провести испытанных на войне молодых и энергичных офицеров, так как одна из главных причин неудач флота крылась в отсутствии смелых, бодрых молодых начальников, не боящихся ответственности, чего нехватало у очень старых офицеров, занимавших в то время ответственные места.

Начальником морских сил Балтийского моря в начале войны 1914 г. был вице-адмирал Эссен, имевший репутацию особенно знающего морского офицера и лучшего флагмана русского флота. Эссену было 54 года. В должности он находился с 1908 г. и всеми мерами старался поднять боевую подготовку и дух подчиненных ему соединений. Будучи во время русско-японской войны командиром *Севастополя,* он, единственный из командиров больших судов, спас свой корабль от расстрела в Порт-Артурской гавани [1]. Вообще он отличался еще во время той войны своей энергией и небоязнью ответственности. От него можно было ожидать смелого, предприимчивого ведения войны. Начальник бригады линейных кораблей, контр-адмирал барон Ферзен, 56 лет, выдвинулся на войне тем, что, командуя *Изумрудом,* не последовал примеру Небогатова и не сдался японцам. Его как флагмана ценили невысоко. Начальнику бригады крейсеров капитану 1-го ранга Коломейцеву, было 47 лет. Он составил себе имя тем, что, командуя миноносцем, не сдался японцам, как его начальник группы, на миноносце которого находился адмирал Рождественский, а про-

---

[1] Эссен вывел *Севастополь* на внешний рейд, когда гавань Порт-Артура обстреливалась с Высокой Горы. Здесь *Севастополь* отразил ряд ожесточенных атак миноносцев, но в конце концов был затоплен. До *Севастополя* Эссен командовал *Новиком,* который под его командой имел ряд лихих стычек с японцами. — *Прим. ред.*

рвался во Владивосток. Большого тактического опыта, необходимого для командования крупными соединениями в открытом морском бою, от русских адмиралов нельзя было ожидать, — для этого численность судов в их соединениях была слишком мала. Были еще и другие обстоятельства, крайне осложнявшие боевую тренировку флота в крупном масштабе. В этом отношении русские флагманы значительно уступали германским. Но, с другой стороны, они все обладали боевым опытом; они сумели в короткий срок при труднейших обстоятельствах дать потрясенному революцией личному составу русского флота в среднем достаточную боевую подготовку.

В целом русский флот Балтийского моря летом 1914 г. по силе, вооружению и подготовке безусловно соответствовал возложенным на него боевым задачам[1]. В 1905 г. Ан-

[1] Вывод автора, что русский флот к 1914 г. по своей силе и вооружению был на высоте своих задач, подлежит большой оговорке. Приводим отрывок из плана кампании Балтийского флота на 1914 г., рисующий состояние флота по сравнению с 1912 г.

> «В отношении собственных средств, если и можно предвидеть перемены к 1914 г., то только в смысле уменьшения наших ограниченных средств. Никаких изменений в судовом составе, в виде вступления новых кораблей, до 1915 г. не предвидится («Гангуты» вступили в строй лишь зимой 1914 г.). Осенью 1914 г. должны пойти в капитальный ремонт *Слава* и *Цесаревич*, два крейсера типа «Баян» требуют серьезного котельного ремонта. Но самым серьезным положением является у нас состояние минных судов, как надводных, так и подводных. Этот род оружия, не возобновляемый постройкой в течение 9 лет, выслуживает последние сроки своего боевого значения и в большей части совсем его утратил...» «Базирование флота, — читаем далее, — остается в том же, совершенно не отвечающем самым ограниченным требованиям, положении. Оперативные требования вынуждают базироваться на Свеаборг и Ревель, но оба эти порта остаются в 1914 г. в том же положении, как и ранее, т. е. не могут обслуживать даже те бригады, которые в них находятся. Важнейшим недостатком операционных баз Балтийского флота является их слабая защита и даже полное отсутствие фортификационных сооружений, неимение дока, погрузочных приспособлений и плавучих средств для быстрой мобилизации и, в частности, для снабжения судов топливом.

глия новой дислокацией своих морских сил явно показала, что развертывание последних определенно направлено против Германии. Русскому командованию должно было стать ясным, что ему придется иметь дело с незначительной частью германских морских сил, без которых Германия сможет обойтись на главном театре против Англии и Франции [1].

Ревель остается незащищенной стоянкой флота, а Свеаборг с его до некоторой степени защищенным рейдом имеет один, опасный для больших судов, выход. 1-я минная дивизия, попрежнему, в Либаве, с необходимостью немедленного оставления ее в случае политических осложнений и неуверенностью в зимнее время найти где-либо убежище...» — *Прим. ред.*

[1] О том, как русским командованием учитывалось политическое положение и, в частности, роль Англии, в смысле влияния на операции Балтийского флота, свидетельствует следующая выдержка из плана кампании:

«По отношению к своим союзникам мы являемся на замкнутом Балтийском театре совершенно изолированными, а, следовательно, в случае возникновения на театре вооруженного столкновения, нам одним придется иметь дело с флотом Германии, при возможных совместных действиях его со шведским. Надежда на помощь со стороны английского флота должна быть совершенно отброшена, так как внешнее сообщение с Балтийским морем будет в руках наших противников. Учитывая же возможную помощь английского флота, я (план написан от имени командующего флотом адмирала Эссена) заключаю, что она может выразиться лишь в отвлечении германского флота с Балтийского театра на театр Северного моря. Однако, скудость сведений и трудность предугадать заранее, насколько будет соответствовать действительности подобное, теоретически возможное, отвлечение сил нашего вероятного противника, заставляет меня считать, что против наших морских вооруженных сил на Балтике мы будем иметь весь германский флот, а возможно, и совместно со шведским. Вероятность сосредоточения всех сил германского флота на Балтике получает особое значение ввиду существования внутреннего водного пути, связующего Балтийский и Северный морские театры, каковым является Кильский канал. Уроки нашей 200-летней истории приводят меня к следующему выводу, основанному на существующей военно-политической обстановке, — что в случае возникновения вооруженного столкновения на Балтийском морском театре мы будем иметь

Даже в неблагоприятном для России случае, если Англия, в случае русско-германской войны, осталась бы нейтральной, русское морское командование могло рассчитывать на то, что при сомнительности английского нейтралитета Германия вряд ли направит все свои морские силы на Балтийский театр. Однако же, Россия с наличными в 1914 г. морскими силами была в состоянии надежно защитить свои позиции и побережье Финского залива даже в том случае, если бы Германия временно послала в Финский залив весь свой флот. Общая политическая обстановка заставляла до 1912 г. все с большей достоверностью предполагать, что в случае войны тройственного союза против Франции и России Англия станет на сторону этих последних держав; тогда русские получили бы на Балтийском море значительный перевес во всех областях против германских баз и морских сил на этом театре.

Глава II

РАЗВЕРТЫВАНИЕ И ОПЕРАТИВНЫЙ ПРИКАЗ

Уже 27 июля 1914 г. главный командир морской станции Балтийского моря, вице-адмирал Бахман, по личному приказанию кайзера, вернувшегося в этот день в Киль после плавания в Норвегию, установил охрану подступов в Кильскую бухту с восточной стороны, дабы оградить возвращавшиеся через Бельты в Киль соединения Флота открытого моря от возможных атак русских. В изданном по этому случаю приказе было предписано по возможности незаметно охранять Кильскую бухту с восточной стороны

одного явного противника в лице Германской империи и скрытых противников в лице Швеции и Финляндии; при этом нашему флоту нельзя ожидать никакой помощи извне: он будет предоставлен лишь своим силам...»

События войны подтвердили правильность точки зрения русского командования. Помощь английского флота выразилась лишь в присылке нескольких подводных лодок, но крупных с его стороны операций, направленных к тому, чтобы облегчить положение русского флота в трудные моменты, — не было. Его операции в Северном море не были согласованы с операциями русского флота на Балтике. — *Прим. ред.*

до восточного выхода Фемарн-Бельта. О показавшихся русских судах было приказано только доносить. Открывать огонь разрешалось лишь в случае явного нападения со стороны русских, особенно в случае постановки ими мин заграждения. Кайзер в это время считался исключительно только с русской опасностью, об участии Англии тогда не думали. Тогда господствовало мнение, что Россия может начать войну ночной торпедной атакой, как это сделали японцы в русско-японскую войну под Порт-Артуром. По этой причине довольствовались охраной Фемарн-Бельта. 27 июля в 11.15 находившийся в охране восточнее Фемарнского пловучего маяка крейсер *Магдебург* встретил французские линейные корабли *La France* и *Jean Bart*, на которых президент Пуанкаре возвращался из Стокгольма в Дюнкерк. Корабли шли 18-узловым ходом и взяли курс в Большой Бельт. После возвращения Флота открытого моря в Киль 29 июля охранение Кильской бухты было ограничено расположением кораблей непосредственно перед гаванью. 30 июля главный командир получил приказание «начать охрану»[1], 31 июля — «принять меры ввиду непосредственной угрозы войны»[2], а 1 августа — приказание начать мобилизацию. В период натянутых отношений Кильская гавань и Кильская бухта с 27 июля до получения приказа о мобилизации охранялись подчиненными главному командиру, для учебных целей, судами: *Виттельсбах, Магдебург, Данциг* и *Пантер*. Флот открытого моря предоставил главному командиру на эти дни легкий крейсер *Росток* и 2-ю флотилию миноносцев. Серьезного сопротивления такой состав сил не мог оказать. Гидросамолетов, которыми быстрее и вернее можно было бы произвести разведку Бельтов и моря восточнее, к 2 августа 1914 г. в Балтийском море находилось всего только четыре в Киле и два в Путциге. Но все же внезапное нападение до объявления войны русских или англичан на Кильскую бухту, наподобие атак японских миноносцев под Порт-Артуром в ночь с 8 на 9 февраля 1904 г., не могло иметь успеха, несмотря на сла-

---

[1] Согласно особым правилам «Охраны гаваней и побережья».
[2] Согласно мобилизационному плану.

бость сторожевого охранения: все ценные боевые корабли стояли в Киле во Фридрихсортской узкости под надежной защитой. В светлые тихие ночи имевшихся охраняющих кораблей было достаточно, чтобы заблаговременно донести о подходе неприятеля через узкие проливы. 31 июля началось вооружение на верфях судов Дивизии обороны побережья Балтийского моря, согласно плану мобилизации. Все эти суда мобилизовались в Киле, за исключением *Тетис, Гацелле, Фрейя, Ундине* и одного вспомогательного дивизиона тральщиков, мобилизовавшихся в Данциге, а также четырех «брандеров» [1] и еще одного дивизиона тральщиков, мобилизовавшихся в Свинемюнде. В боевой готовности 31 июля из них были только *Аугсбург* и *Магдебург,* последний только с одной турбиной, *Пантер* и четыре миноносца. *Аугсбург* и *Магдебург* получили 31 июля непосредственное приказание от начальника морского генерального штаба перейти в Нейфарвассер, где ждать дальнейших приказаний. *Аугсбург* принял 100 мин. *Пантер* и четыре миноносца охраняли Кильскую бухту.

Предусмотренная планом мобилизации организация командования была в последний момент изменена: 30 июля 1914 г. кайзер назначил генерал-инспектора флота гросс-адмирала принца Генриха Прусского, главнокомандующим морскими силами Балтийского моря. Дивизия обороны побережья Балтийского моря перешла в его непосредственное подчинение. Части Флота открытого моря, которые почему-либо будут посылаться в течение войны на Балтийский театр, должны были также подчиняться вновь созданному командованию. Таким образом, главный командир морской станции Балтийского моря и командующий Флотом открытого моря были отстранены от участия в руководстве военными действиями на Балтийском театре. На обязанности вице-адмирала Бахмана, как главного командира и коменданта крепости и губернатора Киля, оставалась местная оборона и охрана гавани и подступов к ней.

Разграничение обязанностей главного командира и глав-

---

[1] Blockschiffe — суда, предназначенные для заблокирования баз противника путем самозатопления в фарватерах.—*Прим. ред.*

нокомандующего в отношении внешней защиты Киля и Бельта было между ними установлено по взаимному соглашению. Внезапное создание морским кабинетом[1] новой должности непосредственно перед началом военных действий не было в соответствии с подготовительными к войне работами, устанавливавшими строгую и постоянную зависимость Балтийского театра от Северного. Назначение главнокомандующего, равноправного с командующим Флотом открытого моря, давало возможность рассматривать боевые задачи на Балтийском театре совершенно самостоятельно, не в пределах защиты побережья или в их зависимости от главного театра. Появились опасения, что, ввиду недостатка в судовом составе при ведении войны на две стороны и невозможности удовлетворить нужды обоих театров, эта мера дурно отразится на театре Северного моря и в общее руководство морской войной будет внесен элемент неуверенности. Играл при этом роль также и служебный стаж главнокомандующего на Балтийском театре; званию «грос-адмирала» совершенно не соответствовали подчиненные ему ничтожные силы. Дальнейшим недостатком вновь созданной должности следует признать о т с у т с т в и е ф л а г м а н с к о г о к о р а б л я для главнокомандующего и его штаба, с мостика которого он свободно мог бы руководить операциями. Это имело особенное значение для такого морского театра, как Балтийский, находившегося под угрозой нападения с двух сторон, ибо присутствие главнокомандующего могло стать необходимым в зависимости от обстановки как на крайнем востоке, так и на западе. Придавая большое значение угрозе Бельтов с запада, со стороны англичан, принц Генрих избрал своим местопребыванием Киль и начал оттуда с суши руководить операциями против России.

Недостатки этой организации командования не были бы сами по себе столь существенны, если бы ответственный за ведение войны как непосредственный советник кайзера начальник морского генерального штаба обладал признанным авторитетом во всех частях флота и имел

[1] Военно-морская канцелярия кайзера. — *Прим. ред.*

старшинство перед другими морскими начальниками. Начальник морского генерального штаба в начале войны еще не мог быть таким молчаливо признанным фронтом начальником, каковым являлся начальник сухопутного генерального штаба, благодаря авторитету его предшественников, доставивших победу армиям в 1868 и 1870 гг. Начальник морского генерального штаба должен был с самого начала войны взять на себя ответственность за ее ведение по директивам верховного вождя. С самого начала он должен был дать понять морским начальникам, путем подчеркивания отдаваемых им категорических приказаний, что он руководит всей морской стратегией, давая в то же время начальникам на различных театрах широкую самостоятельность лишь в выполнении полученных ими от высшего морского командования приказаний. Все это последовало лишь в августе 1918 г., когда в обязанность начальника морского генерального штаба вступил адмирал Шеер. Непроведение в жизнь такой организации раньше особенно остро отразилось на Балтийском театре, потому что театр этот не обладал самостоятельными материальными средствами и был поставлен в необходимость пользоваться последними за счет других морских театров, что во время войны было особенно заметно. Длительными соглашениями и компромиссами между равноправными начальствующими лицами старались сгладить трения в тех случаях, когда п р и к а з ы в а т ь должно было о д н о лицо.

В о р г а н и з а ц и и р у с с к о г о м о р с к о г о к о м а н д о в а н и я был использован опыт русско-японской войны, показавшей все невыгоды неясно разграниченной власти между отдельными начальниками и создания слишком большого числа параллельных, не подчиненных друг другу учреждений. После 1905 г. организация русского флота была коренным образом изменена. Летом 1914 г. в русском флоте существовал лишь о д и н начальник, ответственный перед государем как перед верховным вождем, в лице морского министра, адмирала Григоровича. Ему, как главному начальнику флота и морского ведомства, были подчинены все строевые и административные начальники, в том числе и командующие флотами Балтийского и Черного морей. Последним в районе их морских театров были подчинены

все крепости, порты и базы[1]. Поэтому в организационном отношении были еще в мирное время, насколько возможно, предусмотрены опасности внутреннего трения между равноправными учреждениями и лицами, которые во всех войнах так тормозили и мешали делу. Однако, даже лучшие организации неспособны дать хорошие результаты, если нет людей, которые способны в них вдохнуть жизнь и волю. Там, где находится наиболее сильная личность, всегда будет решающее, с точки зрения организации, место. И, наоборот, на решающее место, с этой точки зрения, следует искусно выбрать такое лицо, способное нести ответственность.

29 июля 1914 г. морской генеральный штаб сообщил начальникам частей нижеследующие данные о движении русских судов и мерах русской охраны за последние числа июля:

> «Балтийский флот — бригада линейных кораблей, кроме одного неготового корабля, в Гельсингфорсе. Местонахождение крейсеров неизвестно. Пять более новых подводных лодок в Ревеле, остальные шесть—в Либаве. Из нескольких портов сообщают о военных приготовлениях. Маяки в Риге и Гельсингфорсе потушены. Мины поставлены перед Усть-Двинском, вероятно, и перед другими портами. Шхерный фарватер Ганге—Гельсингфорс закрыт для торгового сообщения».

Эти скудные сведения все же давали картину русских морских операций, которая полностью совпадала с ожидавшимися в начале войны русскими операциями. Для понимания и оценки их необходимо кратко осветить вопрос о количестве баз, находившихся в распоряжении русского Балтийского флота. Каждый флот состоит из морских сил и баз, на которые он опирается. Они зависят друг от

[1] В мирное время, при существовавшей в 1914 г. организации командования морскими силами, вся власть принадлежала морскому министру, которому были подчинены командующие морскими силами отдельных морей. Но с началом военных действий, в частности, Балтийский флот переходил в подчинение командующему 6-й армией, охранявшей подступы к Петербургу. За морским министром оставалось лишь руководство деятельностью центральных учреждений морского ведомства и тыла. — *Прим. ред.*

друга и взаимно дополняются. Морские силы могут полностью выполнять свои задачи лишь тогда, когда имеют базы, обладающие подходящим географическим положением, надежным тылом, возможностью быстрого снабжения и надлежащей военной защитой.

При наличии дальновидной морской политики всегда можно установить ясную связь между расположением военных портов и баз директивами стратегических задач флота. В годы до русско-японской войны русский морской генеральный штаб предполагал создание сильного Балтийского флота для действий против Германии. В те времена старались в Либаве, самой южной, ближайшей к германской границе гавани, построить сильно защищенный военный порт, удовлетворявший современным условиям техники. Когда после неудачной войны русская морская мощь была уничтожена Японией и революцией в собственной стране, Россия начала с 1909 г. воссоздавать свой флот. Ей пришлось сузить свои военные цели на Балтийском театре и сократить планы оборудования баз на Балтийском море. Строительство германского флота настолько за это время опередило русское, что Россия уже не могла имевшимися в ее распоряжении средствами обеспечить прежние военные цели на Балтийском театре.

Русское морское командование сделало из этих фактов соответствующие правильные выводы. Горький боевой опыт под Порт-Артуром и Владивостоком научил русских, что базы оправдывают свое существование лишь тогда, когда их средства защиты, тыл и надежность сообщений с родиной обеспечивают им сопротивляемость достаточную, чтобы выдержать самую длительную войну, какую только можно предположить. На основании этого опыта было решено оставить и разоружить Либаву, на Балтийском море, так как в случае войны с Германией Либаву нельзя было бы удержать. Поэтому ее перестали считать главной базой и срыли имевшиеся вокруг нее укрепления. Она, однако, оставалась в качестве опорного пункта для эскадренных миноносцев [1].

---

[1] Оборудование Либавы в качестве незамерзающей передовой базы русского Балтийского флота было начато еще в 1889 г.,

По тем же соображениям отказались и от военного оборудования в районе Рижского залива[1].

Тем сильнее русское морское командование стремилось с 1909 г. сосредоточить все силы и средства для однородного и сильного оборудования Финского залива, который сам по себе в географическом отношении является крайне выгодным для обороны (см. карту-схему в конце книги). Этот залив, благодаря естественному положению и свойствам береговой линии, представляет собой особенно сильную оборонительную позицию. Длина фарватера от

когда рассчитывали, что русский флот будет по силе превышать германский. Однако, после разгрома русского флота в войну с Японией, когда задачи флота были ограничены обороной Финского залива и подступов к Петербургу, от Либавы, как от базы слишком выдвинутой и не обеспеченной к тому же с суши, было решено отказаться. С 1908 г. было начато разоружение Либавской крепости, и к началу войны ее вооружение составляли несколько противоминных батарей. — *Прим. ред.*

[1] Несмотря на то, что вопрос о вооружении островов Рижского залива неоднократно был предметом внимания русской оперативной мысли и хорошо оборудованный Моонзунд с его тремя выходами не только позволял надежно защитить входы в Финский и Рижский заливы, но и давал возможность активно действовать в самом море, командование, имея основной задачей защиту Центральной позиции на линии Ревель—Поркаллауд, вынуждено было отказаться от использования Моонзунда и возможностей, которые он предоставлял. В плане кампании 1912 г. адмирал Эссен высказывал в отношении Моонзунда следующие соображения:

> «операция по заграждению Моонзунда является крайне необходимой вследствие невозможности оборудования его как базы минного флота. Подобное оборудование требует значительных средств, а главное, наличия там вполне оборудованных береговых батарей, к тому же вся Моонзундская позиция является изолированной от Центральной, а потому использование ее возможно лишь при наличии значительных сил на театре. Все эти соображения заставляют меня отказаться от включения Моонзундской позиции в оперативный район. Я решил заградить Моонзунд постольку, поскольку это доступно моим средствам, и притом в то время, которым я могу располагать...»

Позже, уже после нескольких месяцев войны, когда выяснилось, что немцы не намерены предпринимать прорыва в Финский залив, идея оборудования Моонзунда с созданием здесь базы для минного флота и сети береговых батарей получила реальное осуществление. — *Прим. ред.*

Кронштадта до линии Ганге — Моонзунд 210 миль, а средняя ширина его лишь 30 миль. Шхеры северного побережья с многочисленными островами и бухтами дают великолепные исходные позиции для атак миноносцев и подводных лодок на вторгнувшегося в залив врага. Особенно благоприятно для атак подводных лодок то обстоятельство, что море до самого берега на фарватерах достаточно глубоко. С другой стороны, глубины позволяют самым широким образом использовать сети и мины для отражения попыток неприятельских подводных лодок вторгнуться в залив. Небольшие расстояния дают, кроме того, возможность надежного и легкого наблюдения самолетами.

Поэтому оперативный район Финского залива имел особую ценность для русского командования, поскольку последнее пожелало ограничиться на Балтийском море лишь обороной. Флот, наступающий на Финский залив, должен был встретить там сопротивление значительно более сильное, чем в Дарданеллах, для преодоления которого потребовалось бы послать чрезвычайно большие морские силы: при недостаточных силах операция была бы обречена на полный неуспех. Расположенные на побережье Финского залива базы защищали в то же время Петербург — столицу России и вместе с тем ее крупнейший торговый порт. Рига, следующий по величине торговый порт, благодаря своему географическому положению и доступу через Моонзунд из Финского залива, находилась косвенно также под защитой морских сил, расположенных в Финском заливе. То же относится на севере и к Ботническому заливу, где шведско-русская торговля прикрывалась северным стражем Финского залива—Оландскими островами. Таким образом, укрепления Финского залива давали возможность базам выполнять еще и второстепенную задачу—защиту главных торговых путей и важнейших торговых портов.

Ядром русских оборонительных позиций Финского залива является Кронштадт с Кронштадтской бухтой. До 1914 г. он был постоянной базой для линейных кораблей и броненосных крейсеров Балтийского флота, где они могли пользоваться доками. Главная артиллерийская защита Кронштадта состояла, не считая батарей на самом острове Котлин, из сильных, совершенно современных укреплений на обоих

берегах Кронштадтской бухты. О разрушении этих укреплений со стороны моря, о вторжении в Кронштадтскую бухту и занятии Кронштадта неприятельскими морскими силами пока не могло быть и речи. Кронштадт и Кронштадтская бухта, кроме того, защищались выдвинутой на 160 миль вперед в Финский залив укрепленной позицией, оба фланга которой упирались в Ревель и Гельсингфорс. В 1912 г. было предположено обратить Ревель в главную базу Балтийского флота[1]. Там приступили к оборудованию удовлетворяющего современным требованиям военного порта для базирования 8 линейных кораблей, 4 крейсеров, 36 больших миноносцев и 12 подводных лодок. Одновременно с этим начали рассчитанную на много лет постройку «Крепости Петра Великого», которая охватывала все укрепления Ревеля, как сухопутные, так и расположенные на прилежащих островах. Война 1914 г. застала Ревель в период постройки; он еще не обладал достаточными вспомогательными средствами для длительного обслуживания больших кораблей, представляя собой лишь базу для миноносцев и подводных лодок. Укрепления еще не были готовы, — их закончили лишь во время войны[2].

---

[1] Здесь следует отметить причины, побудившие предпринять сооружение новой базы для Балтийского флота в Ревеле. Кронштадт с его продолжительным ледоставом не мог удовлетворить флота. На зимнее время суда, базировавшиеся на Кронштадт, оказывались отрезанными от устья Финского залива и от открытого моря. Это влекло за собой полную необеспеченность русского побережья и вызывало опасность тесной блокады флота в Кронштадте, вследствие чего противник получал бы легкую возможность высадки десанта в любом пункте побережья. Выбор новой базы был, прежде всего, продиктован необходимостью защиты входа в Финский залив. Рубежом обороны последнего была избрана Ревель-Поркаллаудская узкость с операционной базой в Ревеле. В 1912 г. здесь началась постройка крепости и порта. К 1914 г. здесь еще не имелось законченного портового оборудования, а крепость состояла из нескольких временных батарей.

Вся оборона Ревель-Поркаллаудского рубежа лежала на минном поле, поставленном между этим двумя пунктами, обороняемом наличными силами флота и отчасти батареями. — *Прим. ред.*

[2] Главные батареи 355-*мм* калибра Ревельского укрепленного района на Наргене и Макилото не были закончены до конца войны. — *Прим. ред.*

Ревель являлся для русского Балтийского флота самым западным укрепленным военным портом Финского залива. Вместе с укреплениями Гельсингфорса, расположенными на противоположном берегу этого залива, и минными полями, расположенными между обоими портами, он являлся сильной опорой для отражения вторгающегося в Финский залив неприятеля. С военной точки зрения Ревель имел громадное преимущество перед Кронштадтом: в нормальные зимы он, за исключением января и февраля, оставался свободным от льда. Гельсингфорс (Свеаборг), самый северный пункт линии обороны Ревель—Гельсингфорс, числился в июле 1914 г. укрепленным военным портом второго разряда. Он служил главной базой и постоянным опорным пунктом для миноносцев. Вместительная гавань была хорошо защищена сильными, расположенными на предлежащих островах укреплениями и минными заграждениями[1]. Для лучшего использования базировавшихся на Гельсингфорс миноносцев в 1911 г. начали постройку и укрепление еще трех других шхерных пунктов, расположенных западнее Гельсингфорса: южнее Экенеса, южнее Инго в Барезунде и у Поркаллауда, которые были закончены как раз к самому началу войны. Миноносцы должны были в этих пунктах получать снабжение с пловучих угольных баз, пловучих мастерских и транспортов с различными запасами продовольствия. Последние, в свою очередь, базировались на Гельсингфорс. Ледовые условия в Гельсингфорсе были неблагоприятны, и движение судов обычно прекращалось из-за льдов с середины декабря до половины апреля. Другой недостаток в его военном использовании крылся в недостаточности ремонтных средств и наличии лишь одного входа, годного для больших кораблей. Тем не менее, ввиду неготовности Ревеля, порт этот являлся на случай войны самой важной из второстепенных баз для крупных кораб-

[1] Свеаборгская крепость к 1914 г. не могла почитаться современной. Сильнейшими орудиями ее вооружения были 152-*мм* пушки системы Кане, все прочее вооружение относилось к периоду 60—70 гг. Крепостные сооружения принадлежали к числу давно устаревших типов.— *Прим. ред.*

лей Балтийского флота [1]. Так же, как Ревель, он, благодаря своему расположению и вооружению, имел большое значение как база для русских морских сил на случай операций против блокирующего или нападающего на Финский залив неприятельского флота. Операции противника внутрь Финского или Ботнического заливов должны быть признаны весьма опасными, пока в этих базах еще оставались боеспособные русские корабли.

На случай войны предполагалась еще более выдвинутая вперед линия обороны у входа в Финский залив между Ганге и мысом Тахкона, расположенным на северной оконечности острова Даго [2]. В июле 1914 г. на береговых флангах этой линии еще не было укреплений; предполагалось оборудовать ее оборону постановкой сильных минных заграждений, на которые могли бы, в случае надобности, отступить вышедшие перед Финским заливом русские разведывательные силы в случае встречи с превосходными неприятельскими силами. Вместе с тем Оландские острова на севере и еще не укрепленные в начале войны острова Даго и Эзель на юге представляли собой весьма ценную фланго-

---

[1] Свеаборгский рейд, будучи укрыт окружающими его островами, обладал неудобными выходами, требовавшими длительного времени и весьма опасными для больших судов. Главный выход — Густавсвердский пролив — подлежал расширению и углублению, что было выполнено на второй год войны. А до того флот был принужден в тревожные моменты, когда от него мог потребоваться срочный выход в море, стоять на внешнем рейде, тесном, неудобном и небезопасном в отношении торпедных атак и, в особенности, атак подводных лодок. — *Прим. ред.*

[2] Эта линия обороны, так называемая «Передовая позиция», была начата оборудованием лишь в 1915 г. Планами 1912 и 1914 гг. она предусмотрена не была. Но планы учитывали так называемую «флангово-шхерную позицию», укрепленный легкими батареями шхерный район Ганге — Поркаллауд, занимавший фланговое положение по отношению к неприятелю, прорывающемуся в Финский залив по направлению к Центральной позиции (Ревель—Поркаллауд). Здесь должны были базироваться минные и подводные силы, действующие во фланг и тыл прорывающемуся противнику. Солидного оборудования флангово-шхерной позиции, за недостатком отпускаемых флоту ресурсов, произведено не было, кроме установки нескольких батарей 152-*мм* орудий (Юссаре, Хесте, Бюссе и другие). — *Прим. ред.*

вую защиту против всякой попытки блокады или вторжения неприятеля.

Значение Рижского залива для русских наступательных операций сильно уменьшалось тем, что единственный крупный порт Рига и расположенный перед ним опорный пункт Усть-Двинск были расположены далеко в глубине залива. Большое значение этот залив имел для обороны, базировавшейся на Финский залив, так как наступление неприятельских сил на север, не обеспечивших себя со стороны Рижского залива, было возможно лишь в том случае, если наступающий флот сознательно шел на большую опасность для своей коммуникационной линии от подводных лодок и миноносцев. В начале войны Моонзунд, единственный фарватер, соединяющий Финский залив с Рижским, был проходим только для кораблей с осадкой до 4,6 *м* (15 фут.). Линейные корабли и крейсеры им пользоваться не могли. Условия льда в районе Риги были неблагоприятны: с середины ноября до апреля залив сковывался неподвижным льдом. Еще дальше к югу был расположен наиболее выдвинутый вперед порт Либава. В 1914 г. он был опорным пунктом для миноносцев и подводных лодок. Благодаря небольшим расстояниям от Либавы до германских портов (до Пиллау—122 мили, Нейфарвассера—140 миль, Свинемюнде —275 миль, Киля—400 миль) миноносцы и подводные лодки, базировавшиеся на Либаву, имели весьма благоприятные шансы на успех. Линейные корабли и броненосные крейсеры в то время не могли пользоваться его гаванью, так как глубина входных фарватеров позволяла входить в порт судам с осадкой менее 8 *м* (24 фут.). Сильных укреплений уже более не было. В случае германского наступления на Финский залив Либава занимала ясно выраженное как фланговое, так и тыловое положение. Оставление стоявших в Либаве морских сил несвязанными делало всякое наступление германских кораблей в северную часть Балтийского моря и в Финский залив опасным.

Из всех русских военных портов Либава имела самые выгодные условия замерзания. Подходы к ней и сама гавань могли в течение всего года сохранять доступность с помощью ледоколов.

Кроме того, русские располагали на всем побережье хорошо оборудованной сетью станций службы связи. Их расположение, число и обслуживание удовлетворяло в начале войны военным требованиям. Для совместной работы морских сил с обороной побережья было ценно то обстоятельство, что служба связи подчинялась в военном отношении командующему флотом еще в мирное время. Охранная служба перед русским побережьем и гаванями была хорошо оборудована на основании печального для русских опыта под Порт-Артуром во время русско-японской войны. Русское правительство еще за несколько лет до войны отодвинуло таможенную границу с 3 до 12 миль от берега, дабы можно было организовать дозорную и охранную службу на большом расстоянии от портов. Благодаря этим мероприятиям Финский залив стал в большей своей части русским территориальным морем. Укомплектование таможенных судов военными моряками и постоянное нахождение некоторого числа мелких судов в военных портах позволяло наладить охранную и дозорную службу в кратчайшее время. Поэтому уже в период натянутых отношений приходилось считаться с усиленной охраной русских портов.

Все русские базы в Балтийском море были по своему расположению и оборудованию рассчитаны на оборонительную войну.

Все три района: Гельсингфорс—Ревель, подходы к Кронштадтской бухте и сам Кронштадт — совместно с предполагаемым минным заграждением в устье залива между Тахконой и Ганге—представляли собой единый сильный крепостной район. Прорыв этих позиций потребовал бы от наступающего использования всех морских сил; и тогда еще успех, при энергичной обороне, нужно было бы считать более, чем невероятным. Оборудование Финского залива позволяло русскому Балтийскому флоту встретить блокаду неприятельского флота сильными ударами, которые, при благоприятной географической и военной обстановке, обещали несомненный успех. Наступательные операции русских против германского побережья могли при базировании на Финский залив иметь успех: благодаря фланговой защите выдвинутых вперед, в виде ключа этих позиций, остро-

вов Оланд[1], Эзель и Даго, Рижского залива, а также и военной гавани Либавы все операции этого рода обещали наилучшие виды на успех.

В юго-западном углу Балтийского моря был расположен главный военный порт германского флота Киль, отделенный всей длиной Балтийского моря (770 миль) от Кронштадта и Финского залива. При разработке в течение последнего десятилетия до объявления войны законов о флоте Балтийское море пришлось рассматривать как второстепенный театр, ибо центр тяжести морских вооружений под давлением политической обстановки все более и более отодвигался в Северное море.

Летом 1914 г. все расположенные на Балтийском море германские опорные пункты и укрепления находились еще в том же самом состоянии, как несколько десятилетий тому назад, когда, при других военных предположениях и другом соотношении сил, они были построены для защиты германского побережья на случай войны с Россией. Киль — самая сильная морская база Балтийского моря и вместе с тем восточные ворота Канала императора Вильгельма — удовлетворял во всех отношениях военным требованиям и мог служить стоянкой и портом вооружения и снабжения для всех морских сил Германии. Его средства обороны и защиты частью не были современны, — это особенно относилось к укреплениям и их артиллерии. На случай войны с Россией место расположения Киля было неблагоприятно ввиду большой отдаленности от русского побережья. Базироваться в случае непосредственных операций против русских баз на Киль было невыгодно ввиду его отдаленности, ибо значительная часть запаса топлива расходовалась еще до вступления в неприятельский район в такой степени, что выходить в операции из Киля было нецелесообразно. В случае войны с Россией Киль мог рассматриваться лишь как порт снабжения и место для учений, расположенное далеко за фронтом, но не как стретегически пригодная база. С другой стороны, большое расстояние

[1] Оланд в 1914 г. укреплен не был. Вопрос о создании Або-Оландской позиции возник в конце этого года, но ее оборудование начато лишь в 1915 г. — *Прим. ред.*

от Киля до русского побережья являлось лучшей его защитой против неприятельских операций. Кильская гавань и бухта были особенно заманчивы для таких операций, ибо Киль был сердцем того района, в котором велась боевая подготовка всех плавающих и вновь вступающих в строй судов и соединений. Надо еще добавить, что Киль был единственным портом Балтийского моря, благоприятные глубины которого позволяли входить в него дредноутам самой большой осадки и отстаиваться там безопасно от атак подводных лодок. Естественными линиями обороны Киля от русского флота были узкость Фемарн-Бельта и линия Гьедзер — Дарсерорт. На них можно было задержать минными заграждениями наступление неприятеля на запад до прибытия значительных морских сил.

При изложенных обстоятельствах Данциг—Нейфарвассер становился той базой, которая, благодаря своему географическому положению, являлась наиболее подходящей для развертывания морских сил против России. Сопротивляемость приморских укреплений Нейфарвассера следовало признать достаточной при обстреле со стороны моря. Прочие средства защиты гавани были весьма слабыми против современно и хорошо вооруженного противника. Главный недостаток этого порта заключался в его малой глубине: летом 1914 г. в него могли входить суда с осадкой не более 7 *м* (23 фута), вследствие чего им не могли пользоваться линейные корабли и крейсеры, в особенности если подводные пробоины увеличили бы их осадку. Летом 1914 г. еще не были приняты меры местной защиты стоявших на рейде Нейфарвассера судов боновыми заграждениями и сетями против атак подводных лодок и миноносцев. Портовые сооружения Данцига, предназначавшиеся в годы до войны исключительно только для постройки подводных лодок, к 1914 г. не были оборудованы для нужд более крупных морских сил. Для больших кораблей и миноносцев нехватало достаточных ремонтных средств и снабжения. Кроме правительственной верфи, там находилась еще большая верфь Шихау, но и последняя не располагала доком для больших судов.

Расстояние от Либавы до Данцига составляет всего лишь 140 миль, благодаря чему для расположенных в Либаве рус-

ских морских сил, главным образом миноносцев, не могло быть затруднительным начать сразу же заградительные операции против Данцига или, в случае наличия у русского командования большой активности, немедленно обстрелять или заблокировать этот пункт. Для русских операции против Данцига могли быть тем более привлекательными, что там вооружались 8 броненосцев берегозой обороны типа «Зигфрид» и два легких крейсера, — русским было бы легко воспрепятствовать вступлению их в строй. Ввиду недостаточности морских сил в Балтийском море Данциг обладал всеми невыгодами базы, выдвинутой слишком вперед. Пиллау, расположенный на 20 миль восточнее и еще ближе к русскому побережью, чем Данциг, был хорошим опорным пунктом для малых судов с осадкой до 6 *м* (20 фут.). Его укрепления соответствовали главной задаче, задаче обеспечения гавани от использования неприятелем и отражения нападения на Кенигсберг. Пиллау разделял вместе с Данцигом — Нейфарвассером недостатки слишком малой отдаленности от русских баз; как порт для развертывания флота он был недостаточен в силу ограниченности вспомогательных средств. Оба порта, как Данциг, так и Пиллау, имели для германской прибалтийской морской торговли крупное значение: Данциг стоял на 3-м, а Пиллау на 5-м месте, так что и с этой точки зрения можно было ожидать русских наступательных операций против обоих портов [1]. Германское побережье Средней Балтики восточнее Померанской бухты и восточнее Свинемюнде и его обе гавани были в случае войны с Россией в большей или меньшей степени предоставлены самим себе. Данциг и Пиллау походили на два далеко выдвинутые вперед поста, обреченные на то, чтобы, ранее или позднее, в зависимости от предприимчивости противника, выдержать первый натиск врага. Восточнее Свинемюнде и до Данцига Балтийское море было мало пригодно для наступления и обороны немцев. В этой слабости крылся крупный стратегический недо-

[1] Наступательных операций против Данцига и Пиллау не предполагалось, но направления на них, подходы к ним явились объектом заградительных операций во вторую половину кампании 1914 г. — *Прим. ред.*

статок, которым русские могли воспользоваться, если англичанам удалось бы уничтожить германский Флот открытого моря или полностью его заблокировать.

Наоборот, оборона Балтийского моря западнее острова Борнхольм имела, благодаря географическим условиям в западной части среднего Балтийского моря, большие местные преимущества. Расположенные там порт Свинемюнде, воды вокруг Рюгена и Засница и в южной части Балтийского моря Варнемюнде, Висмар и Травемюнде были весьма пригодны для обороны этого района небольшими кораблями, миноносцами и подводными лодками.

Свинемюнде вместе с вспомогательными средствами Штеттина являлся весьма пригодным опорным пунктом для легких морских сил и для судов с осадкой не более 7 *м* (23 фута). Имевшиеся там налицо летом 1914 г. приморские укрепления и прочие средства обороны были достаточно сильны, чтобы воспрепятствовать действительному обстрелу врага. Как торговый порт Свинемюнде со Штеттином занимали первое место среди всех германских прибалтийских портов. Его защита в течение всей войны имела для наших экономических и торговых интересов в Балтийском море большое значение. Воды вокруг Рюгена были весьма удобны для деятельности наших миноносцев и подводных лодок в случае появления неприятеля в Померанской бухте или угрозы Свинемюнде. Морской район между Рюгеном и Померанским побережьем был доступен подводным лодкам и миноносцам как с запада, через Штральзундский фарватер, так и с востока, через Грейфельвальдскую Ойе. Для неприятельских морских сил фарватер этот, проходимый лишь при помощи местных лоцманов, был недоступен. Его положение по отношению к предполагаемым наступательным операциям — месту блокады русских морских сил — было чрезвычайно благоприятным, так как расстояние до Данцигской бухты не превышало 180 миль, а из Свинемюнде в Померанскую бухту было всего лишь 20 миль. В Засниц могли входить, кроме миноносцев, также и легкие крейсеры с осадкой до 7 *м* (23 фута). Укреплений в Засмице не было: в случае неприятельского нападения он был беззащитен. Крупных ремонтных средств для производства текущего и восстановительного ремонтов там не

было. То же самое следует сказать и о расположенных в южной части Балтийского моря опорных пунктах Варнемюнде, Висмар и Травемюнде, которые имели значение лишь для легких морских сил. Ни укреплений, ни оборонительных средств там не было.

Из сказанного следует, что военное значение всех германских баз и опорных пунктов, имевшихся летом 1914 г. в распоряжении морского командования для ведения войны против русских, было невелико. Для наступательных операций против русских позиций в Финском заливе все германские порты Балтийского моря были мало пригодны из-за слишком больших расстояний от неприятельского побережья и недостаточных средств вооружения и снабжения. Для оборонительного ведения войны против России имевшиеся базы Данциг и Пиллау должны быть признаны чрезвычайно слабыми. Расположенная западнее Борнхольма узкость Балтийского моря была в более выгодных условиях, так как Свинемюнде и опорные пункты в районе Рюгена следует признать особенно пригодными для оборонительной войны. Если бы германские морские силы были оттеснены еще более на запад, узкости у Гьедзера и Фемарн-Бельта явились бы еще благоприятными позициями в южной части Балтийского моря для обороны Кильской бухты и Киля. Потрясение этих линий могло иметь место лишь в том случае, если бы одновременно сильные английские соединения угрожали Килю и пытались прорваться через Большой Бельт в Балтийское море. Киль оказался бы под угрозой с двух сторон, как Константинополь со стороны Босфора и Дарданелл. Географическое положение русских и германских баз на Балтийском море было для оборонительных и наступательных операций приблизительно равноценным. Что касается силы укреплений и средств защиты, а также оборудования ремонтными средствами и снабжением, то в этом отношении значительные преимущества были на стороне русских баз.

Предположения о влиянии географического положения противника на его деятельность, оценка неприятельских морских сил и баз, по сравнению со своими собственными, составляют ту основу, которой определяются цели войны, выраженные в оперативном приказе (см. стр. 52).

31 июля 1914 г. назначенный за день до того главнокомандующий морскими силами Балтийского флота принц Генрих Прусский получил в Берлине от начальника морского генерального штаба, адмирала Поля, оперативный приказ для Балтийского театра, после чего вместе со своим штабом уехал в Киль, чтобы вступить в новую должность. Штаб главнокомандующего состоял из начальника штаба, капитана 1-го ранга Гейнриха, и офицеров морского генерального штаба — капитана 3-го ранга Вестеркампа, капитан-лейтенантов Тышка и Германа Герке. В этом штабе выдающимся знанием противника обладал капитан-лейтенант Герке, который до этого принимал участие в подготовительных работах морского генерального штаба по восточному морскому театру. Он в совершенстве знал русский язык и был весьма основательно знаком с русским флотом, обстановкой на Балтийском театре и с предстоявшими германскому флоту задачами.

ОПЕРАТИВНЫЙ ПРИКАЗ МОРСКИМ СИЛАМ БАЛТИЙСКОГО ТЕАТРА ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ

«Для ведения военных действий на Балтийском море его величество приказал:

1. Главная задача командования — насколько возможно мешать наступательным операциям русских. Вместе с тем охранять Кильскую бухту от английских и русских морских сил и подрывать неприятельскую торговлю на Балтийском море.

2. Минные заграждения начать ставить у русского побережья как можно скорее после начала войны.

3. Временная посылка частей Флота открытого моря для нанесения удара русскому флоту остается в зависимости от хода военных событий.

4. Торговая война должна вестись по призовому праву.

По высочайшему повелению подписал: фон-Поль».

Этот приказ в отношении заданий, которые ставились командованию на Балтийском море, находился в полном соответствии с подготовительной работой, которая велась морским генеральным штабом в мирное время на случай войны с Россией. Выше мы рассматривали соотношение сил

обеих сторон, географические особенности и военные возможности на Балтийском театре. Содержание оперативного приказа логично вытекает из всего вышесказанного. Морской генеральный штаб ясно сознавал, насколько трудно будет с имеющимися средствами вести войну на Балтийском море с хотя бы и посредственным противником. Поэтому оперативный приказ ограничивает главную задачу—мешать наступательным операциям русских — словами «насколько возможно». Насколько требования 1-го пункта оборонять имеющимися средствами Кильскую бухту были совместимы с главной задачей, должно было выясниться из дальнейшего развития военных действий. Эти требования являлись необходимым условием выполнения главной задачи, ибо препятствование русскому наступлению было возможно лишь в том случае, если Кильская бухта и вместе с нею тыл германских морских сил, направляемых на восток, были надежно обеспечены. Третий пункт оперативного приказа подчеркивал главнокомандующему зависимость военных операций на Балтийском море от развития военных событий на Северном театре. Таким образом, оперативный приказ своими пунктами еще раз обнимал обстановку на Балтийском театре в целом и давал вытекающие из нее директивы для германского командования. Осуществление и проведение его в жизнь зависело от образа действий неприятеля и от дальнейшего хода войны, и лишь тогда можно было бы сказать, что было верным, а что неверным. Таким образом, с самого начала принцу-главнокомандующему ставились тягчайшие требования в случае принятия им решений выполнять хотя бы часть этого оперативного приказа с имевшимися в его распоряжении силами [1].

---

[1] Ниже приводятся выдержки из «Плана операций морских сил Балтийского моря на случай европейской войны» 1912 г., рисующие задачи русского Балтийского флота и его развертывание. Отсюда видны идеи, с которыми русское морское командование вступило в войну:

> «Основной задачей нашего флота на Балтийском морском театре... является овладение и господство на Балтийском море. Отсюда — непосредственным объектом действий наших морских сил является германский флот, уничтожение которого составляет конечную цель операций нашего

флота. Только одержание полной победы над германским флотом наилучшим образом гарантирует целость наших морских границ на театре и только в этом случае наши сухопутные вооруженные силы могут быть не отвлекаемы на побочные задачи от их прямой цели — разбития армий противника. Итак, боевые действия нашего флота, прямо ведущие к достижению конечного результата, состоят в наступлении на противника.

«Но если я выберу такой образ действий, т. е. приму для выполнения наступательный план операций, то в настоящее время, при явно несоизмеримом соотношении силы нашего флота и всего германского, последнему легко будет парализовать мою деятельность в самом ее начале. Следовательно, прямого пути я избрать не могу и должен итти к достижению цели путем косвенным. Этот косвенный путь заключается в общих принципах борьбы слабейшего с сильнейшим и характеризуется сужением боевой задачи, отказом от принятия самостоятельного образа действий и сводится к вопросу наилучшего использования своих сил против сил противника, стремясь нанести ему возможно больший вред.

«Таким образом, широкие задачи для нашего флота, вследствие его малочисленности и слабости, должны быть оставлены как в настоящее время, так и впредь до приведения его в соотношение, хотя бы соизмеримое с германским флотом. Предполагая иметь дело со всем германским флотом, я должен чем-либо восполнить слабость наших сил. Таким восполнением является борьба на заранее подготовленной позиции, используя в решительный момент все средства позиционно-подводной обороны... В зависимости от этой цели, которую я себе ставлю для достижения, идея моего плана операций формулируется следующим образом: 1) оказать возможное сопротивление проникновению неприятеля в восточную половину Финского залива, 2) практическое выполнение этой задачи сводится к бою на заранее подготовленной позиции... 3) В зависимости от действительной обстановки и намерений противника, а также в случае успешного задержания его наступления в Финский залив, я перейду к активному образу действий. В заключение считаю долгом указать, что слабость наших морских сил... конечно, никакими вспомогательными средствами восполнена быть не может, а потому продолжительность «возможного сопротивления» противнику проникнуть в глубь залива всецело зависит от количества сил, которые приведет с собой неприятель, и от степени подготовки избранной оборонительной позиции...»

Решив принять бой на главной позиции, для чего выставить своевременно минное поле, усилить батареи, выдвинуть к устью

Финского залива разведывательную завесу крейсеров и сосредоточить к главной позиции линейные силы, отделив часть минных сил и подводные лодки для базирования в районе флангово-шхерной позиции, адмирал Эссен добавляет:

> «...если же, по выяснении действительной обстановки, окажется, что со стороны противника на нас наступают силы второй линии, или если попытка противника овладеть позицией окажется неудачной, то явится возможность выйти с нашими оперативно-способными силами и искать боя с противником при благоприятных для нас условиях. Если же мы будем иметь дело со всеми силами германского флота, то следует принять бой на позиции, защищая ее до последнего корабля»...

В результате плана операций на отдельные части морских сил возлагались следующие задачи:

1) На бригаду линейных кораблей (линкор *Андрей Первозванный, Павел I, Цесаревич, Слава* и отдельно *Рюрик* под флагом командующего флотом) — обеспечение работы отряда заградителей по постановке центрального заграждения и операций 1-й минной дивизии по заграждению Моонзунда. В случае прорыва противника — бой на позиции.

2) На бригаду крейсеров (крейсеры *Громобой, Адмирал Макаров, Паллада* и *Баян*) — установление разведывательной завесы на линии Дагерорт-Утэ (или Богшер) для обнаружения главных сил противника при прорыве его в Финский залив, отступление перед ним, не теряя связи, к позиции, а затем бой на ней. В случае появления легких сил противника в устье Финского залива — борьба с ними.

3) На 1-ю минную дивизию (полудивизион типа «Охотник», 1-й и 2-й дивизионы эскадренных миноносцев — всего 20 миноносцев) — выделение отряда для заграждения Моонзунда, несение дозорной службы при линейных кораблях и крейсерах, а в случае прорыва противника — сосредоточение на позиции и бой совместно с другими отрядами флота.

4) На 2-ю минную дивизию (в составе 3, 5, 6 и 7 дивизионов миноносцев, всего 31) — оборудование и организация обороны флангово-шхерной позиции, базируясь на которую, действовать во фланг прорывающемуся в залив противнику.

5) Отряд заградителей *(Амур, Енисей, Волга, Ладога, Нарова)* выставляет заграждение на главной позиции и в Балтийском порту.

6) Бригада крейсеров 1-го резерва *(Россия, Олег, Богатырь, Аврора)* — разведывательная служба в завесе наряду с 1-й бригадой.

7) Бригада подводных лодок (1-й и 2-й дивизионы, всего 11) сосредоточивается в Ревеле, при наступлении противника занимает позиции впереди заграждения.

8) Прочие корабли выполняют вспомогательную службу для охраны рейдов, траления как главной, так и флангово-шхерной позиции и пр. (в плане подробно указаны задачи и состав частей).

По этому плану было выполнено развертывание Балтийского флота в начале войны. Задачи отрядов ему соответствовали. — *Прим. ред.*

РАЗДЕЛ ВТОРОЙ

ВОЕННЫЕ СОБЫТИЯ СО 2 АВГУСТА 1914 г. ДО СЕРЕДИНЫ МАРТА 1915 г.

Глава III

ОБЪЯВЛЕНИЕ ВОЙНЫ И НАЧАЛО ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ

Первым днем мобилизации Германии было назначено воскресенье, 2 августа 1914 г. Вместе с тем главнокомандующим морскими силами Балтийского моря была получена из Берлина директива, запрещающая начинать военные действия без особого приказания. Германия не хотела начинать войну первой и выжидала, что Россия каким-либо враждебным действием поставит себя в положение нападающего. Правительство надеялось до последнего момента, что удастся избежать войны. Это выжидание было невыгодно германскому морскому командованию. Сторона, политическое руководство которой решилось начать войну и заранее предоставляет своему военному командованию свободу действий, обеспечивает себе первоначальные успехи, которые могут иметь громадное значение для дальнейшего хода войны. Поучительным примером проволочки при неизбежности войны являются последствия внезапной японской атаки на русские корабли, стоявшие на рейде для русской эскадры под Порт-Артуром.

Для германского командования при существовавшем в 1914 г. соотношении сил выжидательный образ действия в начале войны было чрезвычайно невыгоден. На этом театре крайне необходимо было для отражения превосходных

сил противника добиться начальных успехов, по возможности сразу приступив к активным действиям, что и входило в намерения германского морского командования. Однако, теперь гросс-адмирал принц Генрих был вынужден отменить отданное 1 августа стоявшим в Нейфарвассере легким крейсерам *Аугсбургу* и *Магдебургу* приказание:

> «После официального объявления войны не ждать исполнительных приказаний для выполнения возложенных задач».

Вместо этого было приказано:

> «и в этом случае ждать особого приказания для начала операций».

Статс-секретарь по морским делам, гросс-адмирал Тирпиц, с целью положить конец этой неопределенности обратился в ночь с 1 на 2 августа 1914 г. к статс-секретарю ведомства иностранных дел фон-Ягову с просьбой немедленно сообщить письменно,

> «следует ли начинать операции против России и можно ли известить флот об объявлении ей войны».

Был получен уклончивый ответ:

> «Вследствие перехода русскими войсками наших границ мы находимся в состоянии войны с Россией. Вашему превосходительству предоставляется право принять вызванные этим обстоятельством военные меры».

2 августа в 7.57 утра начальник морского генерального штаба известил об этом главнокомандующего морскими силами Балтийского моря, одновременно с этим начальник морского генерального штаба ввиду срочности послал непосредственно командирам *Аугсбурга* и *Магдебурга* радио через радиостанцию Данцига:

> «Война с Россией. Начать военные действия. Действовать согласно плану. Адмирал».

В подготовительных работах морского генерального штаба для войны на Балтийском море была намечена операция против Либавы непосредственно после объявления войны, так как казалось наиболее вероятным, что находящиеся в Либаве миноносцы предпримут тотчас же заградительную операцию против германского побережья. Этому следовало по возможности воспрепятствовать. Разработка плана опера-

ции и выбор для нее корабля находились в руках штаба главного командира морской станции Балтийского моря. Речь могла быть только об *Аугсбурге,* так как в составе Дивизии обороны побережья это был самый новый и быстроходный крейсер. Большая скорость была необходимейшим условием для успеха проведения задания. Крейсеру *Магдебург* (командир — капитан 3-го ранга Хабенихт) было приказано принять участие в операции только лишь 1 августа, уже после того, как корабль был включен в Дивизию обороны побережья (после получения извещения морского генерального штаба об «угрожающей опасности войны»). На время операции *Магдебург* поступал в распоряжение командира *Аугсбурга,* капитана 1-го ранга Фишера. Оба крейсера прибыли 1 августа в 17.00 на рейд Нейфарвассера. Перед выходом из Киля командир *Аугсбурга* получил от главного командира морской станции вице-адмирала Бахмана письменный оперативный приказ. В приказе были следующие задачи: постановка мин у Либавы, обстрел военных учреждений Либавы, разведка противника. Главные пункты его приводим дословно:

«1. Объект нападения — Либава.

2. После постановки минного заграждения обстрелять Либаву.

3. Если после объявления войны вы на пути в Либаву или перед Либавой встретите русские миноносцы или заградители, вам надлежит их немедленно атаковать. От превосходных русских сил уклоняться.

4. После обстрела Либавы постараться разведать местонахождение русских сил. Для командования важно узнать, нужно ли считаться с возможностью наступательных действий со стороны русских и против какой части германского побережья будет направлено нападение. Задание это выполнять до тех пор, пока позволит запас угля. Особенно важна непрерывная и надежная связь с германской береговой станцией.

5. Если ни одна из поставленных задач не выполнима в силу создавшейся обстановки, вам надлежит возвращаться в западную часть Балтийского моря. На обратном пути действовать по мере сил против неприятельской торговли».

Приказ этот был в тот же день дополнен главнокомандующим, под начальство которого между тем вступили крейсеры, следующим образом:

«часть из 100 мин, принятых *Аугсбургом*, ставить не перед Либавой, а перед западным выходом из Рижского залива».

Это изменение было вызвано последними известиями, что Либава совершенно оставлена русскими и что поэтому мало надежды значительно повредить русские корабли поставленным перед Либавой заграждением. О дислокации русского Балтийского флота 1 августа стало известно от прибывшего из Либавы в Свинемюнде парохода, сообщившего, что русские корабли несколько дней тому назад вышли из Либавы в Ревель. Русские подводные лодки покинули гавань последними, 30 июля, вместе с одним транспортом. Арсенал и мастерские оставлены, портовые угольные запасы подожжены, гидроаэропланы вылетели 30 июля на север, среди них один большой самолет. Ангары взорваны, гавань совершенно пуста, осталось лишь несколько маленьких землечерпалок. Пароход покинул гавань 31 июля в 10.00 через Южный проход, минных заграждений не заметил. Эти данные, сообщенные в главных чертах *Аугсбургу*, и заставили главнокомандующего изменить приказ, отданный *Аугсбургу* и *Магдебургу* морской станцией Балтийского моря.

1 августа вечером *Аугсбург* и *Магдебург* перешли с рейда в гавань на основании телеграммы морского генерального штаба, что

«сегодня ночью возможна атака русских на суда в Нейфарвассере».

2 августа в 8.15 утра корабли эти получили приказание морского генерального штаба начать военные действия. В 9.30 они вышли в море. Командир *Магдебурга* получил от командира *Аугсбурга* приказание:

«поддерживать постановку заграждения артиллерийским огнем; во время постановки мин, если обстоятельства потребуют, атаковать неприятеля самостоятельно».

Оба корабля взяли курс сначала в точку, расположенную на West в 17 милях от Либавы, куда рассчитывали

притти к 18.00 (см. схему 3 на стр. 110). Дул умеренный NW, небо было облачно, видимость временами снижалась из-за мглистой погоды. Капитан 1-го ранга Фишер имел намерение с обоими крейсерами сначала выйти севернее Либавы и затем, находясь на WNW от Либавы, повернуть прямо на нее, поставить заграждение и одновременно начать обстрел. По окончании обстрела было намечено лечь на W и итти 20-узловым ходом на заранее условленное рандеву с *Магдебургом.* Мины командир *Аугсбурга* хотел ставить на 20-узловом ходу, а обстрел, наоборот, произвести на малом ходу, причем подходить не ближе 6 миль (60 кабельтовых) к побережью. Намерение свое командир *Аугсбурга* сообщил командиру *Магдебурга* еще до начала операции. Решение ставить мины на столь большом ходу и держаться при обстреле на пределе дальности орудий (105-*мм* в 45 калибров), повидимому, было принято из опасения сильного русского ответного артиллерийского огня с берега, подводных лодок, а также и минных заграждений на подходах к гавани. Предположения оказались неправильными. Хотя все сведения сходились на том, что Либава оставлена, в течение последних дней июля все же можно было ждать ответного артиллерийского огня и минных заграждений, тем более, что около 17.40 на высоте Либавы *Аугсбург* получил радио главнокомандующего:

> «Место Либавского пловучего маяка на 5 миль в окружности подозрительно от мин».

Радио было вызвано сообщением капитана немецкого парохода, пришедшего из Либавы. В 19.00 капитан 1-го ранга Фишер приказал ставить мины с *Аугсбурга* (см. схему 3 на стр. 110), что и было выполнено с 19.05 до 19.30. О последующих событиях он пишет в своем военном дневнике:

> «Тем временем в Либаве, которую из-за мглы не было видно, поднялся высокий столб дыма с молниями и светлыми облачками. Сигнал *Магдебурга:* «Нас обстреливают». Ответ: «Обождать всплесков». Увидев столб дыма, приказал спешно ставить все мины. Окончив постановку последней мины, *Аугсбург* становится головным. Семафор на *Магдебурге:* «Вперед». Предполагаю, что русские корабли

выходят из Либавы и что на курсе прямо на них не может быть мин. Ошибка, что вышли большие крейсеры. Неприятельских всплесков не дождались. Крейсер выходит на позицию для начала обстрела. Пока не видно города и порта, взял яркое пламя за точку наводки. Стоявший перед гаванью пароход горит; может быть, пожар вызван нашей стрельбой. Вскоре и в других местах Порта Александра III показалось пламя. С 19.55 до 19.57 огонь был прекращен. Наблюдались главным образом недолеты. Приказываю поднять сигнал: «Следовать за мною» и поворачиваю ближе к гавани, чтобы открыть огонь правым бортом. Расстояние (11—12,5 *гм*) от 60 до 62 кабельтовых. Большой взрыв на берегу. Попадания наблюдались ясно в гавани и на берегу».

Аугсбург выпустил 280 снарядов, *Магдебург* — 140, из них 20% недолетов. Это были первые германские гранаты в только что начавшейся морской войне, которые в этом месте были выпущены под управлением огнем старшего лейтенанта Грасмана. В 20.08 огонь был прекращен.

Эта выдержка из дневника ясно указывает, как трудно участникам первых боевых операций составить себе верную картину. *Аугсбург* и *Магдебург* имели предвзятое мнение о сильном русском противодействии. Они приняли береговые внезапные вспышки взрывов за огонь и пороховой дым от артиллерийской стрельбы противника. На самом деле, как это выяснилось после, русские разрушали свои портовые сооружения. Полагая, что русские открыли огонь, командир *Аугсбурга* поспешил приказать поставить все свои мины. Впечатление, что русские суда выходят из гавани, создалось благодаря тому, что во всех трех проходах были затоплены пароходы, которые своими трубами и мачтами и частично надстройками торчали над водой. Это было *Аугсбургу* неизвестно. При очень плохой видимости, огне и дыме в районе порта эти пароходы могли действительно быть приняты за выходящие военные корабли. Появление отмеченных в боевом дневнике *Магдебурга* в 20.12 неприятельских миноносцев, виденных с марса, может быть приписано излишнему военному возбуждению. На самом деле в Либаве не было русских военных кораблей. Неприятельских летчиков также не наблюдалось,

ввиду этого сведения об оставлении Либавы можно было считать подтвердившимися. Большой взрыв на берегу был вызван при уничтожении крупного огнесклада в районе военной гавани, произведенном русскими, причем погибло громадное количество боеприпасов. Крейсеры не подходили ближе к гавани из опасения минных заграждений, — риск обоими кораблями не соответствовал тем успехам, которых можно было бы достичь. Поэтому бомбардировка порта имела лишь моральное значение. Пришлось рискнуть на посылку обоих крейсеров без тральщиков: тихоходные старые миноносцы только связали бы свободу действий быстроходных крейсеров, новых же миноносцев в то время в распоряжении главнокомандующего еще не было.

Ввиду того что запас мин *Аугсбурга* был израсходован перед Либавой, выполнение второй части поручения — постановки заграждения у западного выхода из Рижского залива—стало невозможным. Поэтому *Аугсбург,* имея в кильватере *Магдебург,* после обстрела пошел на север, а ночью со 2 на 3 августа повернул на запад в направлении на остров Борнхольм.

Сообразуясь со своими запасами угля, командир решил с 3 августа начать операции против морской торговли в этой части Балтийского моря и в ночь с 3 на 4 нести вместе с *Магдебургом* дозор севернее и южнее Борнхольма. Поставленные перед Либавой мины не нанесли урона неприятелю. Заграждение это и в будущем не могло достигнуть цели, так как после появления крейсеров русские, конечно, должны были считаться с возможностью постановки ими минных заграждений. Каких-либо сведений о неприятеле в течение этой операции также добыто не было. Крейсеры показали себя только противнику у Либавы. Дальнейшего беспокойства русскому побережью они не причинили.

Другая и очень важная цель намеченной операции заключалась в том, чтобы потревожить неприятеля и нанести ему урон в различных местах побережья именно в первые дни войны. По смыслу полученного приказа командир *Аугсбурга* должен был пойти к Финскому или Рижскому заливу, попробовать нанести урон неприятелю и получить сведения о русских силах или, по крайней мере, показаться в различных местах русского побережья. Вследствие

отхода на запад до меридиана Борнхольма Данцигская бухта и Данциг были открыты атакам русского флота. Главная часть задачи осталась невыполненной.

2 августа в 20.00 в Кильском дворце было получено первое сообщение от *Аугсбурга* в виде радио следующего содержания:

«1. Поставил минное заграждение (указаны квадраты, расположенные от 5 до 20 миль от Либавы).

2. Бомбардирую Либаву.

3. Либава горит.

4. Веду бой с неприятельскими крейсерами».

Главнокомандующий морскими силами Балтийского флота, находившийся в Киле, из этого донесения вынес впечатление, что в общем задача, поставленная крейсерам в отношении Либавы, решена. Дальнейший образ действий крейсеров зависел от исхода боя с неприятельскими крейсерами. Лишь через несколько дней удалось установить, что либавская операция была в тактическом отношении решена неудачно. Неточное в навигационном отношении место постановки заграждения надолго затруднило все решения главнокомандующего и подчиненных ему флагманов на востоке. Наша неуверенность в этом отношении пошла на пользу русским.

Принц и его штаб напряженно ожидали дальнейших донесений крейсеров, за действиями которых с завистью следил весь флот, так как на долю их выпала почетная задача провести первую операцию против врага. Но донесения не поступали. Тогда в полночь было послано радио, требовавшее от крейсеров немедленного представления дальнейших донесений. В 1.40 со 2 на 3 августа была получена ответная радиограмма от Данцигской радиостанции, что оба крейсера не отвечают на вызов. В дальнейшем было выяснено, что радио было принято на *Аугсбурге*, но он не дал на него ответа[1].

На следующий день, 3 августа, около 9.40 главнокомандующий получил радио с указанием места *Аугсбурга*, который в 6.00 был на широте Кольберга. В 18.00 того же дня было получено еще радио, показавшее место *Аугсбур*-

[1] Чтобы не обнаружить себя. — *Прим. ред.*

га и *Магдебурга* и сообщавшее, что крейсеры намерены остаться в ночь с 3 на 4 августа в районе Борнхольма. Из этого штаб главнокомандующего сделал вывод, что обоим крейсерам удалось W курсами оторваться от неприятеля. Грос-адмиралу принцу Генриху предстояло тогда решить, вернуть ли крейсеры в западную часть Балтийского моря для усиления охранной службы, или послать их в дальнейшую операцию к русскому побережью, или оставить для защиты Данцигской бухты. В это же время, после полудня 3 августа, главнокомандующий получил телеграмму от морского генерального штаба о неизбежности войны с Англией. Забота о защите Кильской бухты и Киля стала для принца еще более насущной. Тем не менее он решил оставить крейсеры у русского побережья и обосновал это в своем военном дневнике следующими соображениями:

«Требование «Оперативного приказа» мешать, насколько возможно, активным действиям русских будет удовлетворено лучше всего, если мы будем беспокоить русское побережье. Мы можем парализовать наступление русских тем, что введем их в заблуждение относительно состава немецких сил, начавших активные военные действия. Помеха русскому наступлению важнее, чем само по себе весьма желательное усиление *Аугсбургом* и *Магдебургом* сторожевых сил западной части Балтийского моря. В крайнем случае охранную службу западной части можно продолжать вести миноносцами, по крайней мере до того времени, пока известия о намерениях англичан не станут еще серьезнее».

Эти рассуждения, чуждые боязни ответственности, несмотря на оправдываемую многими доводами необходимость выдвинуть на первый план защиту Кильской бухты, привели к нижеследующему решению, переданному 3 августа в 23.00 по радио с радиостанции Данциг на *Аугсбург* и *Магдебург:*

«Начиная с 4 августа, тревожить неприятельское побережье, в различных местах одновременно обстрелять маяки, береговые сигнальные посты, избегая неприятельских кораблей. Принять уголь по очереди, начиная с 5 августа, в Данциге. Ваш образ действий до сих пор одобряю. Главнокомандующий».

Последняя фраза не попала бы в радио, если бы главнокомандующий не находился под впечатлением донесения *Аугсбурга* о бое. Как оказалось потом, при передаче донесения *Аугсбургом* в радиотелеграфной рубке последнего была сделана досадная, непростительная ошибка, — телеграмма не соответствовала действительности.

Когда 4 августа в 2.30 утра радио главнокомандующего было получено, оба крейсера находились в охране у Борнхольма. Командир *Магдебурга* хотел немедленно исполнить приказ и пойти обстрелять Паппензее, единственно доступный маяк при наличном запасе угля, ввиду того что крейсеры находились далеко на западе. Об этом *Магдебург* по радио донес *Аугсбургу*. Там опять-таки при расшифровании телеграммы ошибочно поняли, что *Магдебург* из-за недостатка угля хочет зайти в Свинемюнде. У *Аугсбурга* также нехватало угля для дальнейшей операции, поэтому капитан 1-го ранга Фишер считал, что немедленно исполнить приказание принца не может, ввиду незначительного количества топлива на *Аугсбурге,* и решил также итти в Свинемюнде принять там уголь.

Выбор Свинемюнде вместо Данцига для приемки топлива, вопреки категорическому приказанию главнокомандующего, был неудачен ввиду удаленности Свинемюнде от русского побережья, что вызвало соответствующее сокращение времени возможных действий у неприятельского побережья. Кроме того, в Данциге мобилизовались четыре легких крейсера Дивизии обороны побережья. Их переход в Киль предполагался в первых числах августа, — для их прикрытия мог понадобиться конвой.

4 августа в 13.00 оба крейсера пришли в Свинемюнде, после того как они пробыли в море немного более 48 часов. Отсюда капитан 1-го ранга Фишер донес главнокомандующему, что после пополнения запасов оба крейсера будут готовы исполнить приказание, отданное им в ночь с 3 на 4 августа.

Тем временем днем 4 августа в Киле у главнокомандующего было получено срочное извещение морского генерального штаба о предстоящем объявлении войны Англией. Не только это известие, но и необходимость выслушать лично командира *Аугсбурга* заставили принца Генриха сроч-

но вызвать оба крейсера в Киль. Они вышли из Свинемюнде 4 августа в 22.00. В ночь с 5 на 6 августа их использовали в качестве дозора у Гьедзерского плавучего маяка. 6 августа в 10.00 в Киль прибыл *Аугсбург,* днем позднее, по окончании дозорной службы, прибыл *Магдебург.*

Операция обоих легких крейсеров против Либавы в действительности протекала иначе, чем думали и ожидали в морском генеральном штабе и в штабе главного командира морской станции. Операция против Либавы в военном отношении не имела успеха. На общественность она произвела впечатление и была встречена восторженно, как первое лихое активное действие флота. Неприятелю был нанесен непосредственный вред, ибо русские, потеряв голову, уничтожили в Либаве весьма значительные и существенные для ведения войны ценности, как-то: уголь, боевые запасы, портовые сооружения. Заградив входы в гавань, они сами себя лишили возможности пользоваться Либавой как опорным пунктом. Однако, сведений о неприятеле крейсеры не доставили, и риск, на который пошло командование, не оправдался.

Цель всей операции, повидимому, не была в полной мере понята ее руководителем. На крейсерах ясно сказалось отсутствие навыка в пользовании средствами связи. Это было неудивительно, ибо до сих пор их служба протекала в учебных плаваниях и производстве различных опытов. Насколько операция эта произвела желаемое моральное впечатление на врага, безошибочно установить было нельзя: не было никаких данных предполагать, что она могла удержать русских от намеченных ими операций. Казалось вероятным и вполне подтвердилось сведениями с немецких пароходов о действиях русских морских сил в первых числах августа, что Балтийский флот, тотчас после объявления войны, бросил Либаву и до поры до времени отошел на свои позиции в Финском заливе. По полученным сведениям, русский флот в первых числах августа сосредоточился на рейдах Гельсингфорса и Ревеля, выдвинув вперед дозоры к входу в Финский залив на меридиане Ганге. Вероятно, русским было известно о большом количестве кораблей, вооружавшихся в Данциге и Киле и заканчивавших в Кильской бухте свою боевую подготовку. На самом деле эти кораб-

ли немедленно по готовности отправлялись в Северное море. Присутствие их в Балтийском море в течение первой недели августа, вероятно, парализовало намерение русского командования начать активные операции[1]. В связи с этим обстрел крейсерами Либавы мог произвести желаемое впечатление, так как осторожные русские несомненно представили себе, что крейсеры опирались на большие силы.

Глава IV

ОХРАНА КИЛЬСКОЙ БУХТЫ

Когда 31 июля грос-адмирал принц Генрих принял в Киле от главного командира морской станции руководство защитой побережья Балтийского моря и обороной Киля и Кильской бухты, в его распоряжении, до объявления мобилизации, находились лишь: *Пантер,* 4 миноносца, а также *Слейпнер* и *Кармен.* Все крейсеры, за исключением посланных по предварительному развертыванию в Нейфарвассер *Аугсбурга* и *Магдебурга,* вооружались в портах Данцига и Киля и могли быть готовы не ранее 4 августа. После этого им еще нужно было пройти самые необходимые стрельбы и учения, так как суда эти комплектовались недостаточно обученными запасными. Вся охрана западной части Балтийского моря и защита Кильской бухты была поручена приказом от 2 августа 1914 г. единственному флагману, подчиненному главнокомандующему, — командиру Дивизии обороны побережья Балтийского моря контрадмиралу Мишке. Флаг-капитаном дивизии был назначен капитан 3-го ранга барон Палеске.

Командир дивизии, согласно приказаниям главнокомандующего, должен был обеспечить западную часть Балтийского моря от внезапного вторжения, в особенности в Кильскую бухту, установить линии дозора у Гьедзера и у южного выхода из Большого Бельта. Для наблюдения за Зундом было приказано выдвинуть наибольшие суда на восток

[1] Присутствие большого числа судов германского флота в Балтике дало повод русскому командованию ожидать решительной операции по направлению Финского залива. В эти моменты активные операции не входили в его намерения.

до линии Моэн — Треллеборг. Указания о постановке минных заграждений должны были последовать от главнокомандующего, поэтому 4 вспомогательных заградителя и обе подводные лодки оставались в его непосредственном подчинении.

Однако, Килю угрожали не только русские с востока, — в значительно большей степени порт этот мог быть подвержен атакам английских морских сил, направленных через Бельт из Северного моря. От них ни в географическом, ни в военном отношении Киль не мог быть так же надежно защищен. Оборонять Киль и проливы от нападения с севера следовало уже в Скагерраке или сколь возможно севернее, на фарватерах Бельтов и Зунда. Военная мощь Германии не простиралась полностью на эти фарватеры, ибо части последних располагались в территориальных водах нейтральных Дании и Швеции. Один лишь южный выход из Малого Бельта находился в германских территориальных водах и поэтому мог быть сразу же загражден. Что касается самого важного фарватера для больших кораблей, Большого Бельта, то пришлось ограничиться некоторыми мерами обороны у выхода его в южную часть Балтийского моря, и то только в районе германских территориальных вод. Так же обстояло дело и по отношению к выходу из Зунда. При невозможности держать дозоры в Каттегате и Скагерраке или же совершенно заградить все фарватеры Бельта и Зунда, что было связано с нарушением нейтралитета Дании и Швеции, обороне Киля приходилось считаться с тем, что в случае войны с Англией, неприятельские морские силы могли неожиданно появиться у южных выходов из Бельтов и Зунда. Особенно велика была в этом отношении опасность со стороны неприятельских подводных лодок и миноносцев. Контр-адмирал Мишке располагал лишь незначительными силами, едва достаточными для наблюдения за морем. Даже не все миноносцы были вооружены радиотелеграфом. До 6 августа флаг адмирала был на миноносце *Слейпнер,* позднее — на легком крейсере *Амацоне*. В первых числах августа Фемарн-Бельт охранялся канонерской лодкой *Пантер,* а южные выходы из обоих Бельтов и из Зунда — миноносцами. Большего обеспечить имевшимися средствами было нельзя. Заградители тем временем вооружались в Кильском порту. *Принц*

Вальдемар был готов 2 августа, *Принц Адальберт* — 3 августа, *Дойчланд* — 4 августа, а *Принц Сигизмунд* — только 14 августа. Подводные лодки *U-3* и *U-4* стояли со 2 августа в полной готовности в Киле.

Впервые разведка была поддержана самолетами гидроавиастанции Гольтенау у Киля 3 августа. В этот день один гидросамолет впервые произвел разведку Большого и Малого Бельтов до острова Самсэ. Далее этого район воздушной разведки еще не простирался. В самых первых числах августа командир морского авиационного отряда в Киле, капитан 2-го ранга Гигас, приступил к устройству авиастанций в Гадерслебене и Фленсбурге, позволивших распространить разведку далее на север до Каттегата. Воздушная разведка на восток из Путцига или Варнемюнде — вдоль русского побережья — была тогда еще невыполнима ввиду отсутствия готовых самолетов.

В круг обязанностей главного командира морской станции Балтийского моря в качестве губернатора крепости Киля входила защита военного порта Киля, приведение в боевую готовность портовых заграждений, укреплений, налаживание охранной службы при проходе через минные заграждения, а также защита Канала императора Вильгельма. Ему была подчинена для службы на воде Кильская портовая флотилия. Вице-адмирал Бахман продолжал оставаться самостоятельным начальником и не был подчинен главнокомандующему морскими силами Балтийского моря, хотя такое подчинение и было бы целесообразным, чтобы при угрозе Килю защита его находилась в одних руках. Кроме того, в первые месяцы войны было приказано, что если бы, в случае обострения обстановки, командующий Флотом открытого моря пришел с частью этого флота в Балтийское море, то высшая командная власть на море от главнокомандующего на Балтийском море перешла бы к нему. Таким образом, организация командования в Балтийском море была осложнена внезапным назначением главнокомандующего. Однако, следует отметить, что главный командир и главнокомандующий, а также их штабы старались всячески итти друг другу навстречу и избежать каких бы то ни было осложнений, руководствуясь лишь общими целями обеспечить великую единую задачу.

2 августа днем грос-адмирал принц Генрих получил извещение от морского генерального штаба, что можно ожидать внезапного нападения английских морских сил в ночь со 2 на 3 августа. Ввиду появления и других сведений о движении частей английского флота, указывавших, что возможность английских операций с севера не исключена, пришлось потребные для охраны западной части Балтийского моря морские силы распределить по-новому. До того времени главнокомандующий принимал меры охраны, главным образом, против нападения с востока; теперь же, после получения сведений от морского генерального штаба, возможность неприятельских операций с севера и попытки прорыва английских сил через Бельты стали казаться не невероятными. Поэтому командиру Дивизии обороны побережья было приказано продвинуть охрану Бельтов по возможности дальше на север. Последний послал группу миноносцев на линию Хьельм-Зееландсриф и один миноносец в Большой Бельт в проход Корсер севернее острова Спрогэ с приказанием доносить о появлении английских судов и оставаться с ними в соприкосновении, избегая пока враждебных действий. Охрана с востока Фемарн-Бельта и выходов из Зунда на линии Моэн—Треллеборг оставалась прежняя. Минные заградители *Принц Вальдемар* и *Принц Адальберт,* окончив вооружение, приняли в общей сложности 243 мины и были посланы к входу в Фемарн-Бельт (вне Кильской гавани), где стояли в полной готовности, начиная с 3 августа. 4 августа к ним присоединился в готовности к действию заградитель *Дойчланд* с запасом в 200 мин. Подводные лодки *U-3* и *U-4* получили приказание отправиться утром 3 августа в набег к южному выходу Большого Бельта, чтобы быть замеченными датскими береговыми станциями. Предполагалось, что появление их будет сообщено неприятелю.

Постановка в случае надобности мин и демонстрация обеих подводных лодок были единственными средствами, которыми главнокомандующий морскими силами Балтийского моря располагал для отражения возможного прорыва неприятеля 2 августа. Подчиненные ему морские силы, конечно, не могли оказать сопротивления. Мобилизовавшиеся в Балтийском море и проходившие там курс обучения корабли резерва и из состава Флота открытого моря еще не были в бо-

евой готовности. Минные заграждения без соответствующей сильной охраны, способной помешать или по крайней мере затруднить траление, могли лишь задержать врага, но не отразить прорыв энергично наступающего противника. Морских сил, находившихся в распоряжении принца Генриха, было недостаточно для надлежащей охраны минных полей. Поэтому заграждение следовало ставить в Бельтах сколь возможно севернее, чтобы обеспечить своевременное прибытие частей Флота открытого моря из Северного моря через Канал Вильгельма и задержать противника у заграждений до прибытия подкреплений. Чем севернее в Бельтах были расположены минные заграждения, тем надежнее была защита Киля и Кильской бухты. Подчиненные главнокомандующему пароходы-заградители были слишком тихоходны (13 узлов) и недостаточно вооружены, чтобы их можно было направить в самостоятельные операции вне Кильской бухты. Приспособления для сбрасывания мин на этих бывших коммерческих судах были устроены так неудачно, что вся постановка, от первой мины до последней, длилась 4 часа. Кроме того, малое количество мин заграждения, имевшихся в распоряжении главнокомандующего, заставляло его быть крайне экономным и ставить их только там, где были бы действительны и небольшие заграждения.

Особенно трудно для главнокомандующего было избрать момент, когда нужно было отдать приказание заграждать минами Бельты. Для своевременной отдачи такого приказания требовались безусловно верные сведения о вторжении сюда английских морских сил; поэтому явилась существеннейшая необходимость наладить безукоризненную связь между фронтом и местонахождением главнокомандующего на берегу в Кильском замке. Уже и в этом чувствовалась слабая сторона отсутствия специального мореходного флагманского карабля для главнокомандующего и его штаба. Первые сведения о попытках прорыва должны были исходить от дозорных миноносцев на линии Хьельм—Зееландсриф. Радиотелеграфные донесения этих миноносцев о продвижении неприятеля на юг могли быть, вследствие неудовлетворительной дальности действия их радиостанций, отправлены лишь тогда, когда миноносцы достигнут широты острова Ромсе. Лишь тогда можно было вступить в радиосвязь со стоявшим в Аарэзунде *Пантер,*

который должен был репетовать радио на радиостанцию Бюльк около Киля. Оттуда радио передавалось по телефону в замок главнокомандующего. Таким образом, даже при самых благоприятных условиях и отсутствии помех, дежурному миноносцу требовалось немало времени, чтобы известить главнокомандующего о положении вещей. При малых расстояниях, которые надо было проходить неприятелю, такой промежуток времени ставил под сомнение возможность своевременных мер наружной защиты Киля. Эти технические детали радиосвязи приходится упоминать, так как в первые дни августа они легли в основу решения главнокомандующего, в какой момент и в каком месте надлежало в случае нужды заградить Бельты.

Из всего вышесказанного видно, что одна только передача извещения о вторжении английских морских сил требовала значительного времени. К этому времени нужно было еще прибавить длительность похода заградителей и самой постановки мин, требовавшей нескольких часов. При желании обеспечить себя надежно следовало Бельты заграждать немедленно же, как только, в связи с общим политическим положением, можно было ждать наступательных операций англичан в Балтийском море.

По «Оперативному приказу» защита Кильской бухты была возложена на главнокомандующего морскими силами Балтийского моря. В случае неполучения определенного приказания через начальника морского генерального штаба, главнокомандующий должен был сам решить время начала постановок и наметить соответствующие мероприятия. Когда 2 августа была получена телеграмма морского генерального штаба об обострении отношений с Англией, главнокомандующий принял все вышеуказанные меры для обороны. В военном дневнике главнокомандующего записаны его рассуждения в связи с создавшимся положением о числе и местонахождении заграждений Большого Бельта:

> «Речь может итти о заграждении на линии пловучего маяка Кьельснор — пловучий бакан Альбуэн, у южного выхода из Большого Бельта. Второе заграждение может быть поставлено по линии от маяка Вестермаркельсдорф

на SO магнитной, длиной 8 миль. Восточный конец заграждения на SO магнитной от маяка в 7,3 мили».

Главнокомандующий считал первое заграждение очень действительным

> «...лишь в том случае, если с обоих краев оно вплотную подойдет к границе фарватера, вследствие чего конец его приходится частично расположить в датских территориальных водах».

Далее он подчеркивает,

> «что с постановкой этого заграждения следует ждать сколь возможно дольше, до получения новых сведений из морского генерального штаба».

Заграждение Малого Бельта могло быть полностью поставлено в германских территориальных водах и было соответствующим образом подготовлено. Заграждение Зунда, слишком мелкого для больших судов и удаленного от Киля более чем на 100 миль, было вопросом не столь срочным. Заграждение предполагалось поставить в две линии: одну между маяками Гьедзер и Дарсерортом, другую — в направлении от Фемарнского бакана на маяк Хиллекрог.

3 августа в 12.00 главнокомандующий морскими силами Балтийского моря получил от морского генерального штаба телеграмму:

> «Объявление войны Англией может последовать в ближайшем будущем».

С этого времени главнокомандующий должен был быть готовым принять быстрые решения относительно дальнейших военных мероприятий. Выше уже было подробно изложено, почему выжидание фактического вторжения морских сил Англии в Бельты являлось с военной точки зрения невозможным.

> «Тихоходность вспомогательных заградителей *Принц Вальдемар* и *Принц Вильгельм,* медленность постановки мин, неприспособленность радиосвязи заставляли действовать заранее и принимать меры, которые в дальнейшем могут связать нас самих».

Так пишет принц в своем военном дневнике от 3 августа. В тот же день вечером было получено извещение морского генерального штаба, что на главных датских фарватерах Зунда датчане поставили минные заграждения; таким образом, для прохода из Северного моря в Балтийское через Зунд был оставлен лишь один фарватер Флинт, частично находящийся в пределах шведских территориальных вод (см. схему 1 на стр. 80)[1]. Таким образом, наблюдение за Зундом отходило на второй план, ибо Флинт проходим лишь для судов с осадкой не более 6 *м* (20 фут.), ночью же этот фарватер для иностранцев был непроходим. Воздушная разведка к тому времени еще не могла считаться надежным средством разведки и не облегчала принятия решения принцем. Утром 3 августа один летчик обследовал Большой и Малый Бельты, не видев неприятеля. Главнокомандующий следующее донесение воздушной разведки о необнаружении неприятеля в Бельтах получил лишь в 23.00. Он помечает в своем дневнике:

> «Совершенно бесцельно получать донесения от летчика, вылетевшего в 17.30, только в 23.00; донесения должны были быть получены до наступления темноты».

4 августа главнокомандующий приказал командиру авиационного отряда, капитану 2-го ранга Гигас, послать один аппарат на север и о результатах донести до 15.00. Командир отряда вскоре донес, что

> «посланный в 15.00 летчик упал, и командир отряда не может взять на себя ответственность за посылку на сложных машинах молодых, еще не вполне обученных летчиков».

Таким образом, гидроавиация, имевшая особенное значение для принца ввиду отсутствия достаточных морских сил для разведки и связи, оказалась в первые дни войны недостаточно надежной в обращении. Это обстоятельство еще более усилило необходимость принять меры для охраны Кильской бухты заблаговременно. Прорыв неприятельских сил через Бельты в начале войны совершенно нару-

[1] Юго-восточнее острова Сальтгольм. — *Прим. перев.*

шил бы все заранее разработанные планы Германии. Достаточно упомянуть о возможности усиления русского Балтийского флота английскими судами или об укреплении англичан в датских водах. Это не могло бы не оказать самого серьезного влияния на общее ведение войны и положение Германии на Балтийском море.

4 августа в 18.00 в Киле была получена следующая срочная телефонограмма морского генерального штаба:

> «Объявление войны Англией ожидается в ближайшее время. Английские суда и истребители вчера вечером вышли из Дувра».

До получения этой телефонограммы заместитель начальника морского генерального штаба, контр-адмирал Бенке, в разговоре по юзу с начальником штаба главнокомандующего просил доложить последнему, что в Берлине общая политическая обстановка и отношения с Данией оцениваются нижеследующим образом:

> «В морском генеральном штабе составлена нота, которая будет передана Дании, как только Англия объявит нам войну. В этой ноте мы спрашиваем датчан, намерены ли они немедленно заградить Большой Бельт минами против обеих воюющих сторон. Если они согласятся, то Бельт окажется загражденным этими минами. В этом случае мы можем ожидать, кроме того, что они усилят минные заграждения своими подводными лодками и миноносцами. Таким образом, мы постараемся побудить датчан поддерживать нейтралитет в этих водах против обеих воюющих сторон. Возможно, что датчане не согласятся на это предложение, ибо датские проливы, согласно международным конвенциям, должны всегда оставаться открытыми. В этом случае мы им объявим, что военные соображения принуждают нас оградить себя минами и избрать те способы защиты, которые нам подсказывает обстановка. Ответ датского правительства на нашу ноту укажет, на что придется решиться. Главнокомандующий на Балтийском театре будет немедленно извещен о результатах нашего представления. Во всяком случае желательно поставить заграждения сколь возможно выгоднее в военном отношении, но, по возможности, не вторгаясь в территориаль-

ные воды датчан. Этого надо принципиально придерживаться, поскольку это окажется возможным без ущерба для нас в военном отношении. Главное, чтобы минные заграждения были действительными и чтобы их можно было защитить от траления. Все настоящее сообщение имеет целью осветить главнокомандующему обстановку, дабы он был готов в кратчайший срок по получении извещения о начале войны с Англией поставить мины в местах, найденных им наиболее подходящими. Это тем более важно, что объявление войны может последовать очень скоро, возможно, даже сегодня вечером».

Во время этих переговоров в штабе главнокомандующего в Киле было получено извещение из Берлина, что мы находимся в состоянии войны с Англией. Оно побудило главнокомандующего принять быстрые решения прежде всего потому, что уже в течение дня в его штабе было получено не подтвердившееся позже извещение морского генерального штаба, будто 2 августа в Скагерраке были замечены английские суда, идущие в проливы.

Главнокомандующий на Балтийском театре мог придать извещению заместителя начальника морского генерального штаба из Берлина лишь осведомительное значение. Ясных приказаний щадить по военным соображениям территориальные права Дании, считаясь даже с возможностью величайшего военного риска, он не получил. Телеграммы за время со 2 до 4 августа, характеризовавшие обострение отношений с Англией, сообщались ему начальником морского генерального штаба без указаний на отношение Берлина к создавшемуся положению. Для него приказание — «Охранять Кильскую бухту от английских и русских морских сил» — оставалось во всей своей силе. Как ответственный главный местный начальник он принял решение немедленно же заградить Бельт также и в районе датских территориальных вод, почему 4 августа в 18.45 отдал командиру Дивизии обороны побережья Балтийского моря, контр-адмиралу Мишке, приказание:

«1. Вам поручается постановка минных заграждений для ограждения Кильской бухты с севера и востока, почему и надлежит немедленно отправиться к месту назначения.

2. Большой Бельт должен быть загражден в ночь с 4 на 5 августа после наступления полной темноты между Кьельснором и Альбуэном. До рассвета должен быть загражден также и проход около Факкебьерга.

3. Линию дозора между Зееландсрифом и Хьельмом нужно держать до тех пор, пока это не станет опасным для миноносцев. Время возвращения миноносцев — по вашему усмотрению.

4. В течение дня 5 августа предположено заградить Баагэ-Зунд в Малом Бельте. Об этом последует особое приказание.

5. С заграждениями на восток следует выждать как можно дольше. Ставить их по моему особому приказанию».

После отдачи этого приказания в 20.00 имели вновь место переговоры по юзу между заместителем начальника морского генерального штаба и начальником штаба главнокомандующего по вопросу о заграждении Бельтов. В этом разговоре главнокомандующему самым настойчивым образом рекомендовалось не нарушать нейтралитета датчан, имея в виду могущие возникнуть серьезные политические осложнения. Но и теперь ему не было отдано никаких категорических приказаний и с него не была снята ответственность.

В это время подготовительные для заграждения действия были в полном ходу, остановить их уже не было возможности. Грос-адмирал принц Генрих об этом пишет в своем дневнике:

«Главнокомандующий отдавал себе ясный отчет во всех «за и против» полного заграждения Большого Бельта, если мины будут стоять и в датских территориальных водах. Ввиду большой ответственности, которую он несет за охрану Кильской бухты и за безопасность обучающихся в ней кораблей, ввиду неприспособленности заградительного аппарата, осведомительные сообщения морского генерального штаба не могли иметь влияния на его решения, пока эти сообщения не базировались на точных приказаниях высшего командования».

От адмирала, начальствующего в отечественных водах, необходимо требовать соблюдения, в первую очередь, чисто во-

енных интересов при выполнении полученных им приказаний. Оценка возможности политических осложнений при выполнении боевых задач — дело высшего командования, которое находится в контакте с высшими политическими инстанциями и поэтому может более широко оценивать всю обстановку в целом. Поэтому от высшего командования должны исходить т о ч н ы е п р и к а з а н и я, ограничивающие военные мероприятия начальников в зависимости от политических соображений. Но вместе со своими приказаниями высшее командование должно брать на себя полную ответственность за все их военные последствия. Если затруднять командующего действующим флотом соображениями политического характера, это может легко повести к ограничению решимости последнего и будет иметь весьма вредные военные последствия; ответственность за них одна инстанция будет стремиться валить на другую. Чем определеннее морской генеральный штаб с самого начала войны занял бы руководящее положение принятием на себя ответственности и категорической отдачей приказаний, тем быстрее он приобрел бы авторитет, недостававший ему в начале войны на фронте. Основанием для этого может служить указанный случай с командованием на Балтийском море. В дальнейшем мы увидим, как заграждение Бельтов влияло на общий ход войны. По приказанию принца заграждение Большого Бельта было выполнено под личным руководством контр-адмирала Мишке, находившегося на *Слейпнере*.

5 августа с 2.35 до 5.25 вспомогательные заградители *Принц Адальберт* и *Принц Вальдемар* ставили минное сплошное заграждение между Кьельснором и маяком Альбуэнём в виде угла с вершиной, обращенной на SO, — всего 243 мины (см. схему 1, стр. 80). Частью заграждения находились в датских территориальных водах. Охрана их была поручена *Пантер* и *Кармен*.

5 августа в 19.45 миноносец *S-127* поставил заграждение (12 мин) у южного выхода из Малого Бельта на линии труба Ассэнс — северная веха Аарэ. Заграждение это находилось исключительно в германских территориальных водах; оно охранялось миноносцем *S-127*. Таким образом было проведено заграждение германским флотом Большого и Малого Бельтов.

Донесение главнокомандующего о поставленных заграждениях начальник морского генерального штаба получил 5 августа в 11.00; по инициативе последнего германскому посланнику в Копенгагене было поручено дать соответствующее объяснение датскому правительству. При этом посланник должен был выразить сожаление датскому правительству, что ответа последнего на германскую ноту,

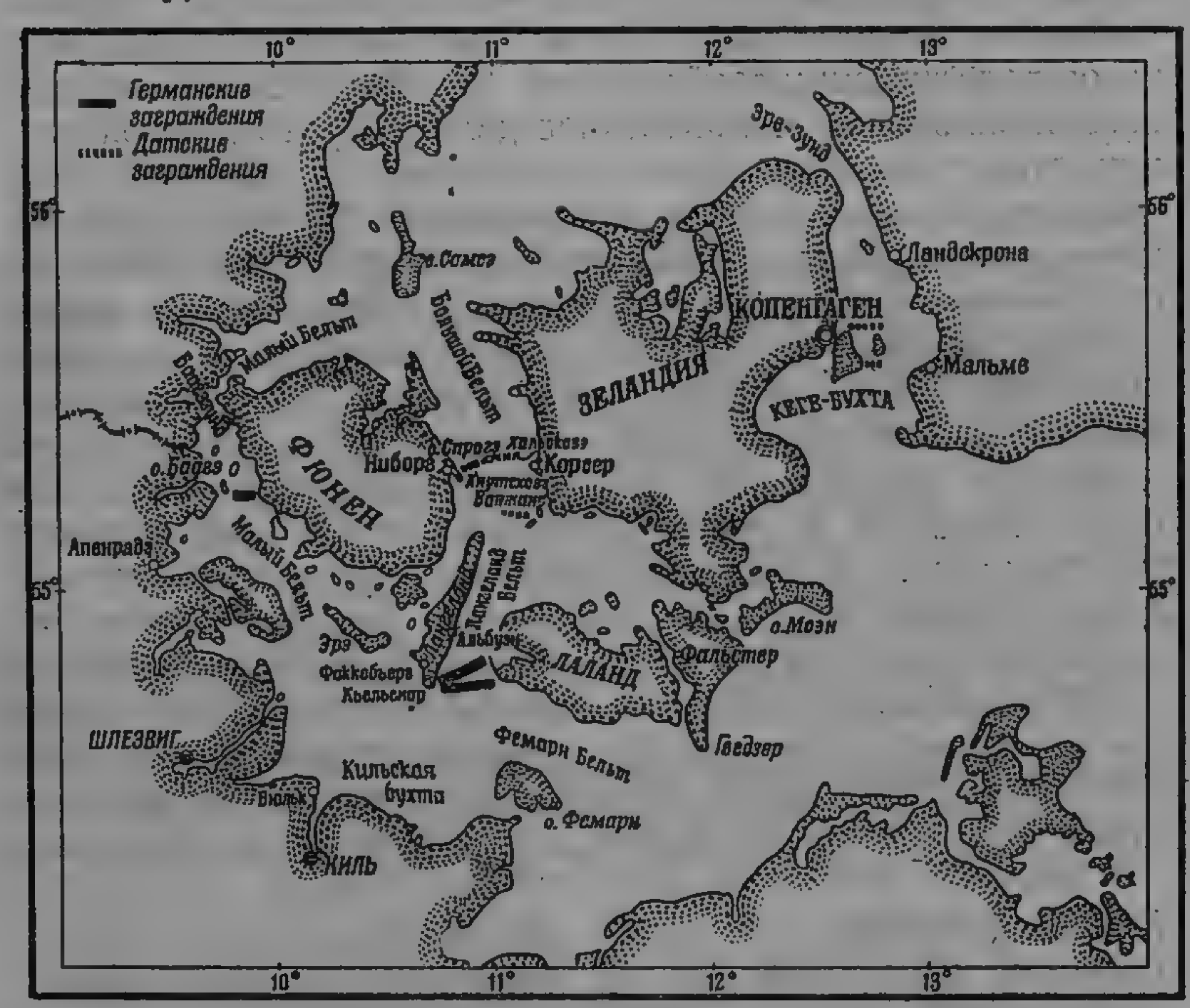


Схема 1. Заграждение Зунда и Бельтов германцами и датчанами

содержащего извещение о добровольном заграждении датчанами своих вод, не выждали. Этот ответ и обещания датского правительства были получены министерством иностранных дел 5 августа. Германский посланник телеграфировал из Копенгагена:

> «Заграждение Большого Бельта, датской части Эре-Зунда и Малого Бельта Дания приняла на себя немедленно».

Вместе с тем датский посланник в Берлине 6 августа передал нижеследующую официальную ноту:

«В войне между Англией и Германией Дания будет соблюдать полный нейтралитет; для поддержания его и недопущения боевых операций в датских прибрежных водах, а также для обеспечения сообщения между различными частями страны, датское правительство решило заградить минами датские прибрежные воды в Зунде, Большом и Малом Бельтах».

Датские заграждения Большого Бельта простирались восточнее и западнее острова Спрогэ, а именно — восточнее до отмели Хальсховэ, а западнее — от Кнутсховэ до Спрогэ. Это северное заграждение распространялось на весь фарватер. Другое датское заграждение было поставлено на глубоком фарватере восточнее отмели Венжанс, южнее Корсэр. Датское заграждение в Малом Бельте было поставлено в Баагэ-Зунде, восточнее острова Баагэ. В Зунде заграждения стояли в Голлендертифе, Кенигстифе и Дрогдене, закрывая подступы к Копенгагену. Все заграждения были поставлены так, что большие корабли через них не могли проходить. Для проводки коммерческих судов была организована специально лоцманская служба. Вторжение иностранных морских сил в эти водные районы рассматривалось Данией как нарушение ее нейтралитета, — она намеревалась отстаивать свои права с оружием в руках.

7 августа главнокомандующий морскими силами Балтийского моря получил на основании переговоров с Данией от начальника морского генерального штаба приказание впредь безусловно запретить судам вход в датские территориальные воды и, кроме того, наладить лоцманскую службу для прохода коммерческих судов через германские заграждения Большого и Малого Бельтов. Поэтому гросадмирал приказал немедленно вернуть дозорный миноносец, стоявший у острова Хьельма, который вернулся через Зунд и Флинт. Для охраны Лангеландского и Баагэ-Зундского заграждений были использованы четыре вооруженных рыболовных судна, данные 9 августа морским генеральным штабом в распоряжение главнокомандующего. Эти

суда вместе с вспомогательным заградителем *Принц Адальберт* и миноносцем *Т-94* находились в распоряжении корветтен-капитана Розенберта, начальника лоцманской службы и охраны этих обоих заграждений. Ввиду крайней важности для ведения всей войны на Балтийском море, подробно описанное здесь заграждение входов в Балтику и Кильскую бухту означало для нас полное обеспечение от внезапного неприятельского прорыва. С другой же стороны, для сообщения с Северным морем в нашем распоряжении оставался кроме Канала Вильгельма еще и фарватер западнее острова Баагэ и Малый Бельт. Проведение вышеупомянутых военных мероприятий показывает, как сильно в начале войны на Балтийском театре сказывались политические влияния и перед какими ответственными решениями стояло командование на Балтийском море. Благодаря быстрой решимости главного командования и постановке германских и датских заграждений угроза Балтийскому морю с запада была настолько устранена, что можно было вновь начать боевую деятельность против главного противника на востоке — р у с с к о г о Б а л т и й с к о г о ф л о т а. Но для развития операций у русского побережья для принца в первую очередь было необходимо обеспечить Кильскую бухту. Охрану эту в силу обстоятельств пришлось проводить в самом скромном масштабе. Если бы главнокомандующим был адмирал, боявшийся ответственности, то в силу обстановки на Балтийском море он имел бы достаточные основания привлечь к обороне Кильской бухты в с е наличные силы и ставить в первую очередь надежность именно этой охраны.

Глава V

ДВЕ ОПЕРАЦИИ КОНТР-АДМИРАЛА МИШКЕ В ВОСТОЧНОЙ ЧАСТИ БАЛТИЙСКОГО МОРЯ С 9 ПО 20 АВГУСТА 1914 г.

С окончанием первой недели мобилизации (9 августа) заканчивается целый отрезок войны на Балтийском море. При отсутствии штабов и соединений, спаянных еще в мирное время совместной работой, прибывшие вновь из различных

частей и районов корабли и мелкие суда пришлось сорганизовывать для новых целей и приводить в боевую готовность. Одновременно с боевой подготовкой кораблей и сложной организационной работой была произведена операция против Либавы и обеспечена от возможных вторжений Кильская бухта. В течение этой первой недели августа флагманы, штабы и команды выполнили громадную работу. Фундамент был заложен, и грос-адмирал принц Генрих мог посвятить себя исключительно боевым задачам. Число бывших в его распоряжении боевых единиц тем временем увеличилось. Вооружавшиеся в Данциге корабли *Фрейя, Гацелле* и *Тетис* прибыли 8 и 9 августа без каких-либо инцидентов в Киль. Пройдя там необходимейший курс боевой подготовки, они могли считаться готовыми к боевым операциям между 21 и 24 августа. Недостаток в боевых силах не позволил дать этим еще небоеспособным кораблям на время перехода из Данцига надежную охрану. Благополучное их прибытие в Киль сняло с командования серьезную заботу. В Данциге оставались еще только 8 броненосцев береговой обороны типа «Зигфрид». Только 10 августа было получено приказание приступить к их вооружению. Суда эти должны были поступить под начальство командующего Флотом открытого моря. Срок предварительного обучения легкого крейсера *Амацоне* истекал лишь 22 августа, тем не менее он уже 6 августа начал под флагом контр-адмирала Мишке охранную службу в Кильской бухте. Состав миноносцев увеличился еще тремя совсем новыми: *V-186, V-25* и *V-26*. Таким образом, явилась возможность посылать при предстоящих операциях хотя бы три миноносца, так как все прочие, находившиеся в Киле, для активных целей уже больше не годились. Это увеличение сил было тем более желанным, что *S-143* потонул 4 августа после взрыва котла, — миноносец находился в дозоре на линии Гьедзер. При этом пали первые жертвы на Балтийском театре в числе 20 человек.

7 августа вступил в строй вспомогательный дивизион тральщиков для Свинемюнде. Такой же дивизион для Нейфарвассера был готов к 3 сентября по окончании перевооружения необходимых рыболовных судов. Для совместных операций с крейсерами эти оба дивизиона не годились из-

за их тихоходности. Они предназначались лишь для тральных работ у германского побережья и перед восточными портами Балтийского моря. Важный для снабжения оперирующих в восточной части Балтийского моря судов, главным образом миноносцев, порт Свинемюнде был приведен в боевую готовность 7 августа. Он располагал достаточными запасами угля и нефти и стал надежной опорой плававшим в средней и восточной частях Балтийского моря судам, которые до того времени базировались исключительно только на Данциг. В первые дни напряженных отношений до объявления войны Англией и позднее, до 7 августа, охрана Кильской бухты поглощала все боевые силы, которыми располагал главнокомандующий. Для активных операций у принца в течение первой недели августа не оставалось свободных кораблей. Еще 2 августа он просил о предоставлении ему *Блюхера,* стоявшего в Киле, и закончившей в Киле вооружение 4-й эскадры линейных кораблей для активных операций против русского флота. Но начальник морского генерального штаба это предложение отклонил,

> «так как обстановка на северном театре настоятельно требовала сосредоточения всех морских сил именно там».

Поэтому главнокомандующий мог лишь 8 августа начать новые операции против русских, которые он разработал со своим штабом. 7 августа главнокомандующий получил телеграмму из Берлина, где, видимо, думали так же:

> «Считаю более энергичную деятельность против русских крайне желательной и при данной скорости наших миноносцев и крейсеров вполне возможной. Начальник морского генерального штаба».

Содержание своего ответа адмиралу Полю главнокомандующий в своем дневнике сопровождает нижеследующими объяснениями:

> «Ответил письменно генеральному штабу, что главнокомандующему выполнить это пока невозможно; он должен ждать, пока сюда прибудут данцигские корабли. Радиотелеграфная подготовка не находящихся в составе флота кораблей недостаточна. На первом плане — охрана Кильской бухты ввиду нахождения в ней резервных

частей для подготовки. Сложность условий материального обеспечения и в комплектовании личным составом. Генеральный штаб не сознает, как недостаточна в мирное время была боевая готовность учебных кораблей и судов, назначенных для испытаний».

Обстановка в восточной части Балтийского моря с 9 августа не изменилась, она оставалась той же, как в начале войны. Русских в Балтийском море вне Финского залива не было ни слышно, ни видно. Повидимому, Либава была совершенно оставлена, так как оттуда даже не производилось воздушной разведки к германскому побережью. Все показания пришедших из Кронштадта и русских балтийских портов нейтральных пароходов сходились на том, что русский флот все еще стоит в Ревеле и Гельсингфорсе. Минное заграждение, поставленное, как и следовало ожидать, между Гельсингфорсом и Ревелем, и выдвинутые вперед боевые силы охраняют вход в Финский залив между Ганге и мысом Тахкона.

Было ясно, что внезапные нападения на расположенные внутри Финского залива русские корабли и базы, сулившие успех в начале войны, теперь становились едва ли выполнимыми. Наступательные операции с нашими слабыми силами могли быть успешными только при самых благоприятных обстоятельствах. Более действительные результаты могли быть достигнуты в Балтийском море подводными лодками. Вполне боеспособных лодок, однако же, не было в распоряжении главнокомандующего морскими силами Балтийского моря.

Единственная цель, которая могла быть поставлена операциям наших кораблей, сводилась к разведке и наблюдению за противником и за движением его судов. Для этого оба крейсера *Аугсбург* и *Магдебург* были вполне пригодны благодаря хорошей скорости. Последняя была их единственной опорой, так как все операции вдоль неприятельского побережья им приходилось предпринимать без надлежащего обеспечения тыла, подвергая себя возможным фланговым ударам со стороны Либавы и Рижского залива. Исходным пунктом этих операций и ближайшей базой, несмотря на большое расстояние по морю, был Данциг. При

отсутствии тральщиков и охраны от подводных лодок и воздушной разведки все эти операции были ударами в неизвестность, и больше всего приходилось надеяться на военное счастье. Операции эти находили себе оправдание в надежде с самого начала ввести в заблуждение пассивного по природе противника, парализовать его активность и держать его сколь возможно дольше в заблуждении о нашем положении и действительных силах на Балтийском море.

Этот способ ведения войны требовал от начальников и их штабов предприимчивости и смелости, которая не должна была быть ослаблена никакими соображениями о численном соотношении сил. Командование при этом не должно было, даже при наличии первоначальных успехов, терять из вида действительную обстановку и забывать, что преимущество в силе на этом театре безусловно на стороне русских.

Пассивность и оборонительный образ действий русских в начале войны, вероятно, основанные на тщательно продуманном плане, могли натолкнуть наше командование на все более смелые операции. Русским, с их превосходными оборонительными позициями, это могло быть только наруку, ибо помогало наносить нам удары своим главным оружием — миной заграждения, а отчасти и подводными лодками.

8 августа главнокомандующий, исходя из сложившейся обстановки, отдал нижеследующий оперативный приказ командиру Дивизии обороны побережья:

«Командир Дивизии обороны побережья с *Аугсбургом, Магдебургом, V-25, V-26 и V-186* командируется в восточную часть Балтийского моря для длительных, по всей вероятности, операций. Возможно усиление отряда другими крейсерами. Задача:

1. Нанести урон неприятельским силам, но при условии, чтобы крейсеры избегали действовать против более сильных судов.

2. Наблюдать за неприятелем и оставаться в соприкосновении с неприятельскими силами, которые намерены начать против нас активные действия (см. пункт 1-й).

3. Поставить активные минные заграждения в неприятельских водах.

4. Беспокоить неприятельское побережье и неприятельскую торговлю.

5. Создать впечатление, что мы хотим сохранить за собой восточную Балтику».

На время отсутствия контр-адмирала Мишке, который 8 августа перенес свой флаг на *Аугсбург,* охрана Кильской бухты с востока и наблюдение за южным выходом из Зунда были поручены командиру крейсера *Амацоне;* последнему было поручено вместе со *Слейпнером* и тремя миноносцами охранять район между меридианом 13° 20′ в. д. и линией Моэн—Плантагенет. Руководство постановкой заграждений на подходах к Кильской бухте оставалось на командире *Пантер.* В его распоряжении находились пароходы-заградители *Принц Вальдемар* с 148 минами и *Дойчланд* с 200 минами — на случай необходимости срочно поставить заграждения между входным баканом Фемарн-Бельт и маяком Хиллекрог. Капитану 3-го ранга Розенбергу был подчинен пароход-заградитель *Принц Адальберт* без минного оборудования. Для охраны заграждений предназначались рыболовные пароходы. Подводные лодки *U-3* и *U-4* и еще третья лодка, заказанная для норвежского правительства на заводе «Германия» — она получила обозначение *U-A,* — оставались непосредственно подчиненными главнокомандующему.

Аугсбург под флагом контр-адмирала Мишке, *V-186* и *V-26* вышли 9 августа в 8.00 из Киля к месту рандеву южнее Борнхольма, где должны были соединиться с идущими из Свинемюнде крейсером *Магдебург* и *V-25.* В 19.00 корабли встретились на месте рандеву и после заседания на *Аугсбурге,* на котором адмирал изложил свои намерения и план операции, отряд в 21.00 двинулся со скоростью 13 узлов южнее Борнхольма и Готланда в Финский залив. Дабы избежать опасности от мин заграждения, курсы прокладывались по глубинам более 100 *м.* Точных сведений о противнике не было. До того времени германские корабли в Финском заливе не показывались. Контр-адмирал Мишке решил сначала войти в соприкосновение с непри-

ятельскими силами и вызвать беспокойство у русского командования показом германского флага в различных пунктах русского побережья. Обстрел русского побережья производить не предполагали. Наоборот, флагман предполагал обстрелять маяк и пост службы связи на острове Даго и маяк Бенгшер у северного входа в Финский залив. Предполагалось показать германский флаг не только на русском, но и на шведском побережье, чтобы появлением германских морских сил подчеркнуть наше господство над этой частью моря. Постановка минных заграждений в течение этой операции не предполагалась.

Поход протекал сначала без каких-либо инцидентов. На широте северной оконечности Готланда отряд 10 августа в 18.00 взял курс в точку на 30 миль западнее Дагерорта, куда предполагалось дойти на рассвете следующего дня. Скорость 18 узлов. Приказания об обстреле поста службы связи и маяка Дагерорт были отданы с вечера. В течение ночи с 10 на 11 августа было приказано образовать разведывательную линию с расстоянием в 3 мили между кораблями *Магдебург* на левом траверзе *Аугсбурга*, три миноносца по правую сторону *Аугсбурга*. На случай, если бы пришлось встретить неприятельскую завесу, адмирал приказал ее н е п р о р ы в а т ь; в соприкосновении с неприятелем надлежало оставаться одним только крейсерам. Приближаться к берегам Даго предполагалось между часом ночи и рассветом. Миноносцам *V-25* и *V-26* было приказано тралить впереди одного из крейсеров; другой крейсер предполагалось послать в дозор на запад и север. Ночью приказано быть в усиленной боевой готовности, кроме того, днем и ночью уделять особое внимание возможному появлению неприятельских подводных лодок.

В 20.00 10 августа русское радиотелеграфирование было слышно настолько ясно, что по силе звука его предполагалась близость неприятельских судов. Море было спокойно, был почти полный штиль, лунное освещение и хорошая видимость. В 22.40, когда отряд находился на линии Дагерорт—Готска-Сандэ, *Магдебург* донес по радио: «Прорвались неприятельские миноносцы». Незадолго до этого *Аугсбургу* казалось, что он видит справа, повиди-

мому, далеко, два направленных вниз слабых прожектора. Командир *Аугсбурга* повернул на них. Прожекторы как будто были закрыты, опознать неприятельские корабли не удалось. На *Аугсбурге* не были уверены, что свет исходил от прожекторов. На следующее утро *Магдебург* донес для пояснения своего вечернего сигнала нижеследующее:

«В 20.30 вечера вахтенный начальник доложил, что видит с правого берега свет. В то же время наша радиостанция доложила о неприятельских радиопереговорах. В 22.33 было доложено, что неприятельские радиопереговоры слышны очень громко. В 22.34 был усмотрен корабль с закрытыми огнями. Пробили боевую тревогу и донесли *Аугсбургу*. Можно было разглядеть, что то был один или два неприятельских миноносца. Корабли, повидимому, делали опознательные сигналы большим фонарем Морзе. *Магдебург* отвернул и уменьшил ход. Можно было заметить, что корабль тоже повернул. Когда он был виден по всей длине, опознали 4-трубный миноносец. В то же мгновение миноносец исчез в дыму корабля. *Магдебург* дал самый полный ход и лег на 170°, чтобы выйти из опасного положения, затем повернул снова на прежний курс 30°. Вскоре после этого показавшийся прямо спереди Аугсбург сделал опознательные и показал курс SW 30°, скорость 20 узлов»[1].

---

[1] 10 августа русский флот почти в полном составе был в море и развернут для предполагавшейся операции против шведского флота, ввиду того что русское морское командование учитывало возможность выступления Швеции на стороне Германии, что чрезвычайно осложнило бы обстановку на Балтийском море. Поэтому адмирал Эссен решил атаковать и разбить шведский флот раньше, нежели он соединится или будет поддержан германским. Не имея по этому поводу директив из Петрограда и послав туда запрос о разрешении выполнить свое намерение, он вышел в море. Ночью отряды держались: бригада линкоров — посередине Балтийского моря, на высоте устья Финского залива, бригада крейсеров — между ней и Готландом, завеса — к западу и югу от главных сил. По получении разрешения на операцию флот должен был немедленно начать марш-маневр далее.

По чистой случайности операция русского флота совпала с операцией германских крейсеров. Корабль, встреченный *Маг-*

Когда появились мнимые прожекторы, адмирал приказал немедленно лечь на обратный курс 210° и дать 20 узлов. Опытные командиры повернули бы на врага, но у двух крейсеров, плававших до того времени только с учебными целями и с командирами, которые не прошли школу крейсеров Флота открытого моря и еще не сплавались ни между собой, ни с сопровождавшими их миноносцами, это мероприятие объяснимо. Это отворачивание от врага не встретило одобрения главнокомандующего и привело к приказаниям, ограничившим деятельность адмирала при встрече с неприятелем. Свое решение контр-адмирал Мишке обосновывает в военном дневнике нижеследующим образом:

«Можно было предположить, что на линии Дагерорт — Готска-Сандэ неприятель держит завесу. Так как Рижский залив с его свободным выходом севернее Люзерорта находился в тылу *Аугсбурга* и *Магдебурга*, то никоим образом нельзя было продолжать движение на север, не получив уверенности в намерениях противника и присутствии его миноносцев, а может быть, и других кораблей. Курсом 210° шли до рассвета, потом повернули к Готланду, чтобы точно определиться по Фаре, оттуда легли на 5° и дали 17 узлов, дабы подойти к предполагаемой неприятельской завесе, чтобы заставить ее откатиться».

В соответствии с этими предположениями отряд в 1.30 11 августа направился к маяку Фаре, а в 2.30 лег на 5°, чтобы найти предполагаемую неприятельскую сторожевую линию. К сожалению, расход жидкого топлива миноносцев был настолько велик, что они не могли продолжать операции и должны были быть посланы обратно в Данциг. Миноносцам было приказано: пополнить запасы и нести

дебургом, был *Новик,* который находился на южном фланге завесы. *Новик* видел оба крейсера, но ввиду неисправности радиотелеграфа не мог передать толкового о том донесения, ограничившись сигналом: «вижу неприятеля».

Утром была получена отменительная радиотелеграмма из Петрограда, вследствие чего флот вернулся.

Этот выход флота германскому командованию остался неизвестен. — *Прим. ред.*

охрану побережья от Мемеля до Хелы. Столь ранний уход миноносцев значительно ослабил всю операцию. Пришлось отказаться от использования миноносцев для траления. В случае тяжелой аварии от подрыва на мине или попадания торпеды с подводной лодки крейсерам не на чем даже было спасти экипаж. Тем не менее, желая выполнить поставленную задачу, адмирал решил продолжать операцию.

Предполагаемая неприятельская завеса в районе Готска-Сандэ — Даго на рассвете 11 августа найдена не была. При господствующей в то время года видимости нельзя было рассчитывать на внезапность; более слабые русские силы могли бы отойти своевременно в Финский залив.

Осветив район, где предполагалась сторожевая завеса, контр-адмирал Мишке направился, в изменение ранее принятого решения, прямо к маяку Бенгшер. В 11.32 маяк с прилежащими постройками был на короткое время взят под обстрел *Аугсбургом* и *Магдебургом* (см. I на схеме 2, стр. 100).

Затем отряд лег на W к шведскому берегу, в направлении на Стокгольм. На пути к шведскому побережью не встретили никаких судов. В 17.25 прошли траверз пловучего маяка Алмагрундет и оттуда направились в расстоянии 5 миль от шведского берега на юг до Ландсорта, южного входа в Стокгольмские шхеры. Ход — 17 узлов. Плавание имело целью показать в этом районе германский флаг, но и здесь совершенно не наблюдалось движения судов. Под шведским берегом были усмотрены лишь два парусных судна, единственные торговые суда, встреченные отрядом в течение его трехдневного плавания. Повидимому, морское сообщение с Россией шло по внутренним шхерным фарватерам в шведских территориальных водах, торговые суда пересекали узкий Ботнический залив ночью.

Здесь следует упомянуть, что подготовлявшееся планом кампании одновременно с торговой войной уничтожение кабелей сначала не было приведено в исполнение. После объявления войны соблюдение интересов прибалтийских нейтральных держав, особенно Дании, нами почиталось важнее военных преимуществ, которые могли быть извлечены германским командованием от перерезания кабелей. Россия сравнительно мало зависела от этих кабелей бла-

годаря возможности сухопутных сообщений через Финляндию и Швецию, поэтому перерезание кабелей не могло бы оказать особенного вреда русской разведке.

11 августа в 20.00, находясь у Ландсорта, *Аугсбург* и *Магдебург* взяли курс прямо на северную оконечность Даго, где 12 августа в 4.00 *Магдебургом* был обстрелян маяк Дагерорт и расположенный вблизи него пост службы связи на мысу Ристна. *Аугсбург* тем временем прикрывал операцию с запада и севера (см. VII на схеме 2, стр. 100). За исключением усилившихся радиопереговоров нескольких русских радиостанций и за этот день русских не было ни видно, ни слышно. После обстрела контр-адмирал Мишке в течение дня снова пошел к шведскому берегу, прошел вдоль западного побережья Готланда мимо г. Висби и вдоль восточного берега острова Эланда, а затем отправился в Мемель, где 13 августа в 10.00 соединился с тремя миноносцами. На обратном пути крейсеры остановили один шведский и один норвежский пароходы; в остальном путь прошел без каких-либо приключений. В Мемеле адмирала просили обстрелять сторожевые посты русских, дабы оградить город от дальнейшего беспокойства.

На границе с Россией в этом районе было очень малое количество войск. Русские за последние дни начали небольшими группами предпринимать поиски в направлении города. Контр-адмирал Мишке прошел с обоими крейсерами вдоль берега севернее государственной границы и в 13.50 приказал *Аугсбургу* обстрелять русские пограничные посты и несколько казарменных расположений на русской территории севернее Ниммерзатта у Полангена. После этого он вернулся в Нейфарвассер, куда корабли прибыли 13 августа в 20.00. В этом порту они оставались до 17.00 15 августа для приемки угля и запасов, а также для отдыха команд (схема 3 на стр. 110).

Четырехдневная операция командира Дивизии обороны побережья не дала желаемой ясности о противнике, так как последний не показывался[1]. Наличие предполагаемой рус-

---

[1] Германская демонстрация достигла своей цели. Русский флот, не имея разведки, находясь под давлением предвзятой идеи о неизбежности германского наступления, появление гер-

ской завесы между Готска-Сандэ — Даго не оправдалось. Вероятно, в ночь на 11 августа *Магдебург* случайно встретился с русскими миноносцами, производившими разведку. Более крупная разведочная линия была бы несомненно обнаружена на следующее утро. Начальнику дивизии было определенно приказано обстреливать маяки и сторожевые посты, но, может быть, было бы целесообразнее такие посты, расположенные на маленьких островах, как Бенгшер, снимать ночью, как это и делалось неоднократно впоследствии. Обстрелы имели лишь ту цену, что могли убедить русских в активности германского флота и заставить их думать, что подобные операции крейсеров имеют за собой значительную поддержку. Эти маленькие операции в значительной мере помогли личному составу быстро приспособиться к изменившимся условиям войны. Ввиду своей длительности эти набеги сильно изнуряли личный состав стоявшей в боевой готовности вахты. Но плавания эти, даже при тяжелых условиях погоды, действовали в моральном отношении на личный состав более освежающе, чем безнадежное ожидание неприятеля в устьях рек, как то имело место на Северном море. В остальном операция командира Дивизии обороны побережья подтвердила правильность предположения, что русский Балтийский флот отошел на свои позиции в Финском заливе, где, повидимому, будет выжидать, оставаясь пассивным.

Когда главнокомандующий получил донесение о первой операции крейсеров в восточной части Балтийского моря, он решил (согласно записи в дневнике от 15 августа 1914 г.):

> «выполнить активную заградительную операцию в Финском заливе, чтобы и впредь задержать там русских, нанести им урон и предупредить их наступательные действия, если таковые предполагаются».

Так как в то же время морской генеральный штаб сообщил, что русские, начиная от Наргена, поставили заграждение поперек Финского залива и что проход через

манских крейсеров оценил как подготовку прорыва. Флот развел пары, миноносцы вышли в завесу, подводные лодки заняли позиции. — *Прим. ред.*

заграждение оставлен южнее Наргена, главнокомандующий предположил по возможности заградить этот проход. Поэтому 15 августа контр-адмирал Мишке и командир находившегося еще в Киле вспомогательного заградителя *Дойчланд* получили нижеследующее приказание на новую операцию:

> «1. Сведения о неприятеле: русское минное заграждение поставлено на высоте Наргена через весь Финский залив. Проход для больших кораблей южнее Наргена. Надо считаться с вероятной завесой миноносцев у входа в Финский залив.
>
> 2. Заграждение: поставить 200 мин с расстоянием в 100 метров между минами на магнитном курсе 23°, южный конец заграждения по собственному усмотрению между $\varphi = 59° 29'$ N, $l = 24°$ O и $\varphi = 59° 29'$ N, $l = 29° 9'$ O. Углубление мин 3 *м.* Заграждение ставить ночью, скрытно от противника.
>
> 3. Операцию выполнить, пользуясь вспомогательным заградителем *Дойчланд* с 200 минами.
>
> 4. После постановки заграждения *Дойчланду* итти в Данциг, где принять 200 мин с блокшива *Принцес Вильгельм* и ждать дальнейших приказаний».

В пояснение этого приказа главнокомандующий пишет в своем дневнике, что

> «место заграждения избрано не ближе к Наргену для того, чтобы в связи с еще очень короткими в это время года ночами обеспечить секретность операции. С другой стороны, заграждение не должно было быть поставлено дальше от Наргена ввиду условий глубин этого района моря».

В оперативном приказе главнокомандующего командиру Дивизии береговой обороны уже не было предоставлено свободы действий при выполнении операции, которая позволила бы на месте уклониться от выполнения приказа. Контр-адмирал Мишке по точному смыслу приказания должен был выполнить его буквально.

В приказе принц предполагал завесу миноносцев между Ганге и Оденсхольмом. Через эту завесу, которую, судя

по обстановке, можно было предполагать очень сильной, германские крейсеры должны были провести тихоходный необычного наружного вида заградитель *Дойчланд* — прежний пароход-паром, ходивший на линии Засниц—Треллеборг,—еще на 30 миль в глубь Финского залива, причем все предприятие надлежало выполнить незаметно для противника.

Как видно, в самой задаче крылось противоречие, которое не могло не сказаться при выполнении операции. Здесь следует указать на разницу во взглядах на ведение войны между старшими морскими начальниками Балтийского и Северного морей. В Северном море все заградительные операции были построены на принципе внезапности. Они должны были выполняться без предварительной разведки небольшими отрядами быстроходных судов, предоставленных самим себе. Отряды, посылавшиеся для заградительных операций в Балтийском море, были примерно той же силы, как и в Северном, но в Балтийском море они представляли собою совокупность всех сил, находившихся в распоряжении главнокомандующего. На Балтийском море ставили на карту всегда все. Перед заградительной операцией контр-адмирала Мишке в районе того места, где было приказано ставить заграждение, уже появлялись германские корабли. Поэтому в случае вторичного появления крейсеров возможность отпора со стороны русских не исключалась.

Контр-адмирал Мишке поднял флаг на *Аугсбурге* 15 августа. В 7.00 он с *Магдебургом V-186* вышел из Нейфарвассера, прошел ночью для наблюдения за побережьем до высоты Брюстерорта и 16 августа, в 4.00 утра стал на якорь на рейде Пиллау. В полдень он перешел с отрядом в Мемель и оттуда в 19.30 вышел в море. 17 августа в 4.00 на указанном главнокомандующим рандеву, милях в 30 северо-восточнее южной оконечности Готланда, к отряду присоединились вышедшие из Киля вспомогательный заградитель *Дойчланд* и из Данцига—миноносцы *V-25* и *V-26*.

Контр-адмирал Мишке, собрав на *Аугсбург* командиров, сообщил им о приказе главнокомандующего морскими силами Балтийского моря о постановке мин у Ревеля и разъ-

яснил свой план выполнения операции. Он предполагал итти в Финский залив 16-узловым ходом. Крейсеры должны были итти для охраны по обеим сторонам *Дойчланда* в 11 кабельтовых впереди него; при каждом крейсере по миноносцу. Плавание Балтийским морем и вход в Финский залив предполагались вне видимости берегов. Подход к месту намеченного заграждения предполагался 17 августа в 19.00 вечера. Более поздний подход, например, в полночь, мог бы иметь большие надежды на успех, так как постановка самих мин должна была быть проведена по возможности незаметно для неприятеля. Поэтому крейсеры и миноносцы получили приказание незадолго до начала постановки всеми мерами отжимать неприятельские корабли. Сборным пунктом для обратного пути на 18 августа 3.00 ночи был назначен пловучий маяк Алмагрундет, стоявший вне шведских территориальных вод. Контр-адмирал Мишке еще до начала операции считался с возможностью, что неприятельские корабли будут мешать постановке заграждения или сделают ее вовсе невозможной. Свои соображения он изложил в особом приказе командиру *Дойчланда*. В случае, если постановка заграждений окажется возможной без помехи, он предполагал провести заградитель вместе с обоими крейсерами к исходному пункту намеченного заграждения. Если бы крейсеры были остановлены превосходящими их неприятельскими силами и понадобилось бы ставить заграждение еще до подхода к намеченной линии, то *Дойчланду* было приказано по радио действовать самостоятельно и начать постановку мин на курсе, который будет указан сигналом. Если бы появились столь сильные неприятельские отряды, что стало бы необходимо отойти, то заграждение надлежало ставить на обратном курсе из Финского залива. Во всех случаях адмирал придавал особое значение точному определению конечных пунктов заграждения. Из всего этого вытекает, что еще утром того дня, когда предполагалась встреча с неприятелем, адмирал верил в возможность выполнения задачи только в том случае, если бы русские, вопреки элементарным правилам военно-морского искусства, оставили свои собственные воды без охраны или если бы операция была облегчена туманной погодой.

После этого заседания 17 августа в 5.00, при ясной тихой погоде, с превосходной видимостью, крайне благоприятной для тяжело нагруженного 200 минами парохода-парома, отряд со скоростью 16 узлов двинулся на север в намеченном ранее строю.

В 7.00 показались два парохода, идущие встречным курсом. *Аугсбург* сначала задержал датский пароход *Нордштерн,* шедший без груза из Петербурга через Ревель в Копенгаген. Капитан сообщил нижеследующие важные данные об обстановке у противника в Финском заливе:

> «На пути из Кронштадта до маяка Вульфа (у входа в Ревельскую бухту) — ничего особенного. Там пароходу было приказано стать на якорь, взять лоцмана и обойти остров Нарген с юга. В Ревеле не было видно военных судов, зато на высоте острова Оденсхольма 4 русских крейсера на ходу».

Эти данные были подтверждены показанием второго парохода *Роденес,* шедшего из Ревеля в Христианию также без груза. Благодаря исключительно счастливой случайности адмирал заблаговременно получил точные сведения о тех силах, которые могли встретиться при входе в Финский залив. На основании этих сведений он еще за 12 часов до входа в Финский залив был уверен, что между Оденсхольмом и Наргеном встретит превосходные по силе русские дозоры. Дневник адмирала, однако же, в этом месте не содержит каких-либо данных, по которым бы можно было заключить об изменении его намерений в зависимости от новой обстановки.

17 августа в 11.00, когда отряд находился на высоте северного побережья Готланда и курсом 12° шел в Финский залив, обнаружилось сильное телеграфирование, повидимому, трех неприятельских радиостанций. В 14.05 на правом траверзе появились два густых дыма. Не подлежало сомнению, что это были два больших корабля, один из них четырехтрубный. Так как дым несомненно исходил от русских военных кораблей, то адмирал в 14.10 приказал пробить боевую тревогу и вместе с тем повернул на два румба влево, чтобы уйти от этих разведчиков. Отряд в это время делал всего лишь 12 узлов, так как *Дойчланд* должен

был чистить топки и поэтому не мог держать 16-узлового хода (см. III на схеме 2, стр. 100). В 15.00 повернули на старый курс, так как шедшие полным ходом неприятельские корабли постепенно исчезли в направлении к Финскому заливу. Начавшиеся усиленные радиопереговоры заставили предполагать, что русские корабли заметили подход нашего отряда и об этом доносили.

Контр-адмирал Мишке считал, что преждевременная встреча с неприятелем и обнаружение им немецкого отряда определенно не позволят выполнить приказание главнокомандующего. В 14.30 он послал командиру *Дойчланда* на миноносце особое приказание: в случае невозможности ставить мины у Ревеля адмирал приказал ставить заграждение между точками: первая на 194° в 13 милях от Руссаре и вторая на 11° в 7½ милях от маяка Оденсхольма.

Около 16.00 на восточном горизонте несколько раз показывались одиночные дымы, но кораблей видно не было. Не обращая на это внимания, адмирал продолжал итти в Финский залив. Когда отряд в 17.36 лег на курс 95°, снова показались густые неприятельские дымы, справа по носу. В 18.50 адмирал Мишке находился в 15 милях южнее Бенгшера при входе в Финский залив. В 19.10, когда расстояние до неприятельских кораблей стало уменьшаться, адмирал снова приказал: «Приготовиться к бою». В это время было ясно видно два больших неприятельских четырехтрубных корабля, повидимому, крейсеры, и около 5—6 более мелких судов. На NO и SO виднелись сильные дымы еще и других кораблей,—с марса можно было разглядеть только их мачты. Расстояние до неприятеля — 100 кабельтовых. В 19.30 адмирал приказал миноносцам подойти к нему. Для этого *Аугсбург* несколько уменьшил ход; *Магдебург* и *Дойчланд* шли ему в кильватер, последний в расстоянии 6 *км* (33 кабельтовых). Миноносцы построились с левой стороны *Аугсбурга* в строй пеленга.

Ввиду многочисленности неприятельских дозорных кораблей контр-адмирал Мишке считал дальнейшее вторжение в Финский залив невозможным. В 19.33 он приказал по радио *Дойчланду* ставить мины на курсе 196°. *Дойчланд* в подтверждение отрепетовал сигнал прожектором и повернул вправо на заданный курс. Отряд в это время на-

ходился приблизительно на середине линии Ганге — Тахкона. *Аугсбург, Магдебург* и миноносцы выдвинулись восточнее *Дойчланда,* чтобы замаскировать движение заградителя и отвлечь неприятельские атаки. Расстояние до кораблей противника в это время было 16 *км* (88 кабельтовых), до заградителя — 6 *км* (33 кабельтовых). Русские корабли приближались быстро, они сначала повернули последовательно на север, а затем все вдруг на юг. Их движению последовали *Аугсбург* и *Магдебург,* последовательно повернувшись на 8 румбов вправо, так что некоторое время обе линии шли на юг параллельно.

В 19.43 *Дойчланд* начал ставить мины; в это время расстояние от него до *Аугсбурга* было 5 *км* (28 кабельтовых), до неприятеля — 15 *км* (84 кабельтовых). Сумерки быстро сгущались.

В 19.47 головной неприятельский корабль повернул на *Аугсбург.* Получилось сильное сближение. Были видны два неприятельских четырехтрубных крейсера, повидимому, *Россия* и один типа «Баян» и далее один четырехтрубный миноносец, повидимому, *Новик.* С марса можно было видеть на горизонте еще один миноносец, подходивший с востока. *Аугсбург* и *Магдебург* последовательно повернули на два румба вправо, в сторону от неприятеля, при скорости в 18 узлов, чтобы не удаляться слишком далеко от заградителя. В 19.55 было замечено, что русские корабли вновь повернули на юг и затем взяли курс на Ревель. На восточной части горизонта виднелось много дымов. Через короткое время неприятельские корабли скрылись из вида. Адмирал не последовал за неприятелем и не оставался с ним в соприкосновении, чтобы не терять из виду *Дойчланда,* и направился со всем отрядом 20-узловым ходом к последнему. В 20.11 заградитель кончил постановку и повернул на W. В 20.35 крейсеры и миноносцы подошли к *Дойчланду;* в это время дымы неприятельских судов скрылись из виду. Отряд шел в кильватерной колонне, имея миноносцы сзади, за заградителем, дабы охранять последнего от преследования. Ход 16 узлов, курс W. Западная часть горизонта в это время была очень ясная, с хорошей видимостью, восточная уже несколько затемнена, но тоже ясная, небо слегка облачное. Место заграждения указано на



Схема 2. Операции германского флота у входа в Финский залив в августе 1914 г.

схеме 2. Все 200 мин были поставлены на глубину 3 *м* и на расстоянии 80 *м* одна от другой. Положение заграждения, как видно из донесений командира *Дойчланда,* было определено точно. На всякий случай он полагал необходимым считать район на две мили от заграждения по всем направлениям ненадежным[1]. В своем военном дневнике от 17 августа адмирал Мишке нижеследующим образом мотивирует неточное исполнение данного ему главнокомандующим приказания:

> «Приказание главнокомандующего Балтийского моря поставить заграждение вблизи Ревеля не могло быть исполнено, так как южнее Ганге до Оденсхольма находилось от 4 до 6 неприятельских крейсеров или линейных кораблей и некоторое количество миноносцев. После того как отряд проник так глубоко в Финский залив, заградителю не следовало возвращаться, не поставив мины. Место *Дойчланда* и глубины моря не были неблагоприятны для начала постановки, поэтому приказал ставить заграждение от места парохода по румбу 197°» (см. III на схеме 2, стр. 100).

О событиях дня адмирал коротко донес главнокомандующему следующей радиотелеграммой:

> «На походе на восток встретил неприятеля в квадрате 112, дополнительное число 6 — четыре корабля и миноносцы, расстояние 15 *км* (70 кабельтовых), поэтому поставил мины в квадратах 94, 95, 96, дополнительное число 6,

[1] Обстановка для русского командования оставалась неясной вследствие путаных донесений постов службы связи и пассивности дозорной бригады крейсеров. Немцы наблюдались на отдаленном расстоянии постами Тахконы, Дагерорта, Оденсхольма и Ганте, причем донесения их, приходившие в разное время и с запозданием, не давали командованию точной картины. Начальник дозорной бригады, не пытаясь приблизиться к противнику, чтобы точно распознать его, доносил, что видит *Роон, Принц Генрих;* 4 легких крейсера и миноносцы — силы, превосходившие русский дозорный отряд.

Нерешительность и непонимание задачи дозора, проявленные начальником бригады крейсеров контр-адмиралом Коломейцовым, послужили причиной того, что немцам удалось выполнить свою операцию. — *Прим. ред.*

заграждение не длиннее 9 миль; постановка неприятелем не замечена; заградитель возвращается в Данциг».

Вечером 17 августа и в ночь на 18 отряд шел из Финского залива к Готска-Сандэ, откуда 18 августа в 4.30 заградитель был отправлен в Данциг. У Готска-Сандэ на флагманском корабле были собраны командиры для обсуждения дальнейших операций. Адмирал решил еще раз проникнуть в Финский залив, снова войти в соприкосновение с неприятелем и, по возможности, навлечь его на поставленное заграждение. Поэтому отряд лег на курс 55°, ход 15 узлов, сначала прямо на маяк Бенгшер. В 10.08 был остановлен норвежский пароход, шедший из Петербурга в Христианию, который сообщил, что прошлой ночью в 23.00 видел между Оденсхольмом и Ревелем два русских крейсера и миноносцы. Это подтвердило предположение, что отряд при попытке ставить мины около Ревеля наверное встретил бы превосходные русские силы.

18 августа в 12.15 дня 3 миноносца были отправлены для обстрела маяка и сигнального поста Нижний Дагерорт и в 16 часов, выполнив поручение, вернулись к флагманскому кораблю. В 18 часов отряд находился в 6 милях южнее Бенгшера. Видимость была очень хорошая, западный горизонт чист, восточная сторона неба несколько облачна. Адмирал отдал старшему командиру миноносцев (*V-25*) следующее приказание (см. VI на схеме 2, стр. 100):

«Группе в сомкнутом строю пройти полным ходом на восток. Итти курсами севернее заграждения. По возможности установить присутствие неприятеля. Не давать себя обстреливать. Вернуться тем же курсом. Возвращение не позднее 20 часов».

Миноносцы прошли 23-узловым ходом в Финский залив. Оба крейсера держались южнее Бенгшера.

Магдебург, остановивший днем один норвежский и один шведский пароход, донес, что в Лапвике находится 15—20 русских миноносцев; там же угольная станция. В 11.00 утра пароход обнаружил на линии Лапвик — Ревель три броненосных крейсера. В южном направлении от Руссаре, повидимому, минное заграждение.

Получив это донесение, адмирал Мишке в 18.50 вернул миноносцы и пошел 24-узловым ходом им навстречу с обоими крейсерами. Миноносцы, по донесению старшего из командиров, дошли до 23° 15′ в. д., т. е. до линии Лапвик — Оденсхольм. О своем прекрасно выполненном поиске адмирал донес нижеследующее:

«На 100° усмотрел два отряда по три корабля в каждом, в двойном походном строю. Суда северного отряда четырехтрубные, вне сомнения типа «Россия». Южный отряд, головной корабль четырехтрубный, два других двух- или трехтрубные, с достоверностью не разглядел. В направлении на Лапвик два раздельных дыма. Между Пакерортом и Оденсхольмом 5 или 6 дымов,—повидимому, миноносцы. Северная эскадра легла в 18.05 на NW. Миноносцы шли обратным курсом. Южная эскадра продолжала итти западным курсом. Чтобы разглядеть типы ее судов, повернул еще раз на 23°. Северный отряд открыл в 19.03 огонь с расстояния 10 *км* (48 кабельтовых)[1]. Первые выстрелы русских кораблей по германским давали всплески в 400—800 *м* за кормой миноносцев. Пошел самым полным ходом назад. Развил сильный дым, чтобы замаскировать цель».

(см. II на схеме 2, стр. 100). Так как запасы угля близились к концу, миноносцы были отпущены в Данциг и получили приказание на обратном пути обстрелять маяк Бакгофен к югу от Виндавы (I на схеме 3, стр. 110).

В 21.00 *Аугсбург* и *Магдебург* пошли к шведским берегам (на широту Стокгольма) и в ночь с 18 на 19 августа спустились до северной оконечности Готска-Сандэ, а в полдень 19 августа снова легли на маяк Бенгшер, очень удобный для навигационного определения. Утром были остановлены еще два шведских парохода, шедшие из Ревеля и Петербурга. Они подтвердили сведения о Наргенском минном заграждении и о нахождении русских военных кораблей между Оденсхольмом и Ганге. В 17.00 оба крейсера вновь находились у устья Финского залива около поставленного 17 августа минного заграждения. От него они провели лотом линию к мысу Тахкона, дабы можно было позднее

---

[1] Это были *Громобой* и *Адмирал Макаров.* — *Прим. ред.*

там ставить новое заграждение. Неприятеля в этот день не было ни видно, ни слышно. Над Ганге виднелся легкий дым. Усиленные радиопереговоры русских заставили предполагать, что о появлении германских крейсеров было донесено с Бенгшера.

В 19.00 контр-адмирал Мишке направился в обратный путь восточнее Готланда, так как запас угля не позволял крейсерам оставаться дольше в море. 20 августа в 19.00 *Аугсбург* и *Магдебург* прибыли в Данцигский порт для пополнения угля и запасов. Миноносцы, уничтожив маяк Бакгофен, прибыли в Данциг еще 19 августа вечером.

Место заграждения *Дойчланда* в устье Финского залива, поставленного по приказанию начальника Дивизии обороны побережья, не удовлетворило главнокомандующего и его начальника штаба. Оба они объявили, что решение адмирала Мишке ставить заграждение перед устьем Финского залива нецелесообразно, и с доводами его не согласились.

> «Операция выполнена не в духе преподанных главнокомандующим директив. Заграждение должно было прикрыть проход южнее Наргена и оставить Финский залив открытым для действия наших морских сил вплоть до русского заграждения», —

таково заключение главнокомандующего в его военном дневнике.

Контр-адмирал Мишке в своем донесении защищает противоположный взгляд.

> «С полдня 17 августа до темноты неприятельские морские силы были в соприкосновении с моим отрядом: в 19.30 невозможность дальнейшего продвижения на восток стала очевидной. Вопрос свелся лишь к тому — отказаться ли вовсе от постановки мин или же ставить мины в другом, более подходящем месте. Я решился на последнее, ибо обстановка убедила меня, что заградителям совершенно невозможно в один из последующих дней или при позднейших операциях проникнуть далее на восток. До предполагаемого места заграждения в лучшем случае можно было дойти во время первой операции в Финском заливе».

Далее он поясняет, что место, в котором находился заградитель в 19.30, могло считаться совершенно точным в

навигационном отношении, почему было благоприятно как начальная точка заграждения, и считает выполнение постановки особенно выгодным, ибо оно производилось незаметно для неприятеля. Далее он высказал мнение, что позднейшие операции наших крейсеров при проникновении в Финский залив никоим образом не могут быть стеснены этими минами, так как южнее и севернее этого заграждения оставлено достаточно места для тактического развертывания.

Поведение противника при наступлении темноты 17 августа, по мнению адмирала, не оставляло никаких надежд на успех атаки его тремя миноносцами. Миноносцы вообще не могли сблизиться для атаки с русскими кораблями, шедшими в Ревель. Подойти незаметно или внезапно было немыслимо, сделать большой заход для атаки спереди было из-за узкости залива также невозможно. Атака миноносцев обрекла бы их на бесцельную гибель. Вечером 18 августа обстановка для ночной атаки оставалась столь же неблагоприятной. Во время двухчасового поиска миноносцев в Финском заливе они не имели ни малейшей надежды на успех.

Таким образом, расхождение во взглядах между командованием и начальником действующего отряда было налицо. Адмирал Мишке, несмотря на превосходные силы неприятеля, поставил мины там, где это ему казалось правильным в зависимости от обстановки на месте. Вместе с тем он предпринял два поиска вплотную до превосходных сил неприятеля и выполнил свою задачу так, как это было возможно при существующей обстановке. Необходимо предоставлять морскому начальнику действовать на месте в море вполне самостоятельно. Вопрос другой — было ли правильно решение адмирала вообще ставить заграждение при данной обстановке. Бросается в глаза, что командир Дивизии обороны побережья, будучи за 12 часов до входа в Финский залив точно осведомлен о силе русской сторожевой завесы на линии Оденсхольм, не изменил тогда уже своего плана. С 14.00 он был в соприкосновении с неприятелем и знал, что его подход стал известен русским; поэтому следовало либо вовсе отказаться от всей операции, либо избрать другое время для входа в Финский залив.

В 19.00 в это время года там, на севере, светло, как днем; через несколько часов благодаря наступающим сумеркам отряду, может быть, удалось бы проникнуть несколько глубже в Финский залив.

Поведение русских заставляет предполагать, что с наступлением сумерок корабли покинули линию Ганге — Оденсхольм из опасения атак наших миноносцев и отошли глубже в Финский залив. Из дополнительного приказания *Дойчланду* от 16 августа в 15.00 явствует, что, непосредственно после первого обнаружения неприятеля, адмирал обдумывал возможность ставить мины у входа в Финский залив. Однако же, понятно, что самое верное в данной обстановке решение — отказаться вовсе от операции и послать заградитель днем обратно — адмиралу было почти невозможно выполнить. Как будет видно дальше, слишком ранняя постановка заграждения ему и так уже была поставлена в вину; адмирал подверг бы себя еще большим упрекам, если бы он отменил всю операцию. При первых операциях начальнику действующей части, получившему точные приказания, особенно трудно приводить доводы об их практической невыполнимости на виду у противника. Приказание, которое, как уже упоминалось, крайне связывало начальника отряда и не допускало возможности невыполнения постановки минного заграждения, показывает, что в начале войны у командования еще не было ясного понимания боевой обстановки. Обстановку необходимо было изучать на практике. С трудностью принимать правильные решения в боевой обстановке начали считаться при выработке директив лишь после того, как начальник и чины штаба стали сами принимать участие в операциях и на себе испытали вредные трения, возникающие в море.

Безнадежность торпедных атак в течение обеих ночей 17 и 18 августа навела на мысль о применении подводных лодок. Район моря перед Финским заливом и в нем самом является превосходным маневренным полем, и многочисленные русские корабли могли служить отличной целью для атак подводных лодок. Для наблюдения за Финским и Рижским заливами и для операций в этих водах подводная лодка являлась самым подходящим оружием. Подводные лодки могли нанести русским бо́льший ущерб, чем наши слабые

надводные силы. Даже принимая во внимание дальность пути от германских баз до Финского залива, район действий наших подводных лодок уже в начале войны был больше, чем у оперировавших в Балтийском море легких крейсеров и миноносцев, которые сжигали большую часть запаса топлива еще до подхода к Финскому заливу.

Вторая операция командира Дивизии обороны побережья привела к первой встрече с неприятельскими морскими силами и укрепила уверенность в том, что русский Балтийский флот держится в Финском заливе. Далее, путем опроса нескольких пароходов, подтвердились сведения о наличии заграждения между Наргеном и Гельсингфорсом и о существовании линии дозора у входа в Финский залив. Были также указания, что возможно наличие заграждения южнее Ганге.

Образ действия русских 17 и 18 августа может быть объяснен лишь изумительным недостатком активности со стороны русского командования[1]. Иначе нельзя себе объяснить, почему значительно более сильные русские корабли ничего не предприняли против слабого отряда адмирала Мишке. Судя по официальным сообщениям петербургского телеграфного агентства, русские приняли наши корабли за броненосные крейсеры *Роон* и *Принц Генрих* и еще за 4 легких крейсера. Но даже эти силы были слабее русских. Может быть, русские опасались минных заграждений или присутствия подводных лодок. Во всяком случае, из их поведения следовало заключить, что в силу категорического приказания русские должны были ограничиться обороной за линиями своих заграждений. Движения наших морских сил вдоль побережья русских островов и в районе Финского залива во время этой и предшествующей операции могли бы доставить русским легкие успехи путем применения мин заграждения или подводных лодок, так как в

---

[1] Эссен, в этот вечер видевший Коломейцева, отмечает в своем дневнике:

> ...«Контр-адмирал Коломейцев на меня произвел дурное впечатление. Всегда до войны его считали беззаветно храбрым человеком... а тут я увидел человека, впавшего в маразм. С таким настроением в бой итти нельзя...»

Несколько позже Коломейцев был сменен. — *Прим. ред.*

течение обеих операций германские крейсеры неоднократно подходили все к тем же пунктам, как то: Бенгшер, Дагерорт и т. п.

Каждое появление на виду у этих сигнальных постов и каждый обстрел побережья свидетельствовали о нашем присутствии в этом районе моря и заставляли русских быть особенно бдительными в Финском заливе. Через много недель был снят сигнальный пост на острове Богшер и разрушена находившаяся там радиостанция, имевшая радиосвязь непосредственно с Гельсингфорсом. Посылка подводных лодок или постановка заграждений в тех местах, где появлялись наши крейсеры, обеспечили бы активному противнику успех. В дальнейшем течении войны избегали пользоваться неприятельским побережьем и нейтральными пунктами для определения места. Для этой цели пользовались установкой миноносцев в нужных для навигационных определений местах. Русские не использовали также своего флангового положения: Рижский залив — Либава. В течение трехдневного нахождения наших крейсеров перед Финским заливом и в северной части Балтийского моря отрезать и уничтожить наши возвращающиеся суда было весьма легко: они возвращались в одиночку, без охраны, имея почти всегда запасы топлива на исходе.

Эти рассуждения показывают, сколь ответственны были решения германского флагмана во время всех операций и с какими возможностями ему приходилось считаться. Главнокомандующий намеревался иметь восточную часть Балтийского моря под постоянным наблюдением, чтобы быть заблаговременно осведомленным о каждом движении русских морских сил.

21 августа в 19.45 легкий крейсер *Амацоне* и миноносец *Т-94* вышли из Киля с приказанием на рассвете 23 августа разрушить либавскую береговую радиостанцию и затем занять наблюдательную позицию между Готландом и русским побережьем между 57° и 58° с. ш. Разрушение радиостанции Либавы должно было иметь место лишь в том случае, если бы это было выполнимо без явной опасности для *Амацоне* и *Т-94*. Поход к Либаве прошел согласно плану. Начиная от бакана Бернатен, *Амацоне* и *Т-94* шли вдоль берега в расстоянии ¾ мили от него. Суда подходили к

Либаве на 27 кабельтовых. При этом выяснилось, что находившейся, по сведениям, около Перкунена радиостанции уже больше нет. Полтора часа суда находились на дистанции действительного ружейного огня от берега, — обстрела с берега не последовало. Это послужило новым доказательством того, что русские вовсе отказались от Либавы как от морской базы. С 23 августа после полудня *Амацоне* и миноносец пришли в указанный им район, огромная площадь которого подвергала сомнению возможность действительного наблюдения с помощью только 2 кораблей. Кроме того, при появлении русских сил тихоходный легкий крейсер и устаревший миноносец оказались бы предоставленными самим себе; им пришлось бы искать защиты в шведских территориальных водах под Готландом, что оказалось недействительным, как будет видно из примера *Альбатроса*[1].

Исход операции в Финском заливе заставил главнокомандующего несколько изменить организацию своих сил. Он разделил их соответственно боевым задачам на две группы: одну для активных операций в восточной Балтике, другую — для дозорной службы в средней и западной Балтике. Для каждой группы он просил назначить особого флагмана, так как одновременное применение обеих групп было невозможно из-за весьма различных качеств судов. Операции в восточной части Балтийского моря могли проводиться лишь весьма незначительными силами. Для них могли быть использованы лишь одиночные крейсеры и несколько миноносцев. Руководителями операций могли бы быть командиры крейсеров. Такие операции могли быть поручены командирам с эскадренным опытом, а они были незаменимы в Северном море. Но следствием создания самостоятельного командования морскими силами Балтийского моря было легко объяснимое стремление последнего расширить свою организацию. Охрана западной и средней части Балтийского моря до 15° в. д. осталась в ведении контр-адмирала Мишке как первого командира Дивизии обороны побережья. Он, как и прежде, ведал охраной Бель-

[1] Заградитель *Альбатрос,* избитый русскими крейсерами в бою у Готланда 19 июня 1915 г., искал спасения, выкинувшись на отмель в шведских водах. — *Прим. ред.*

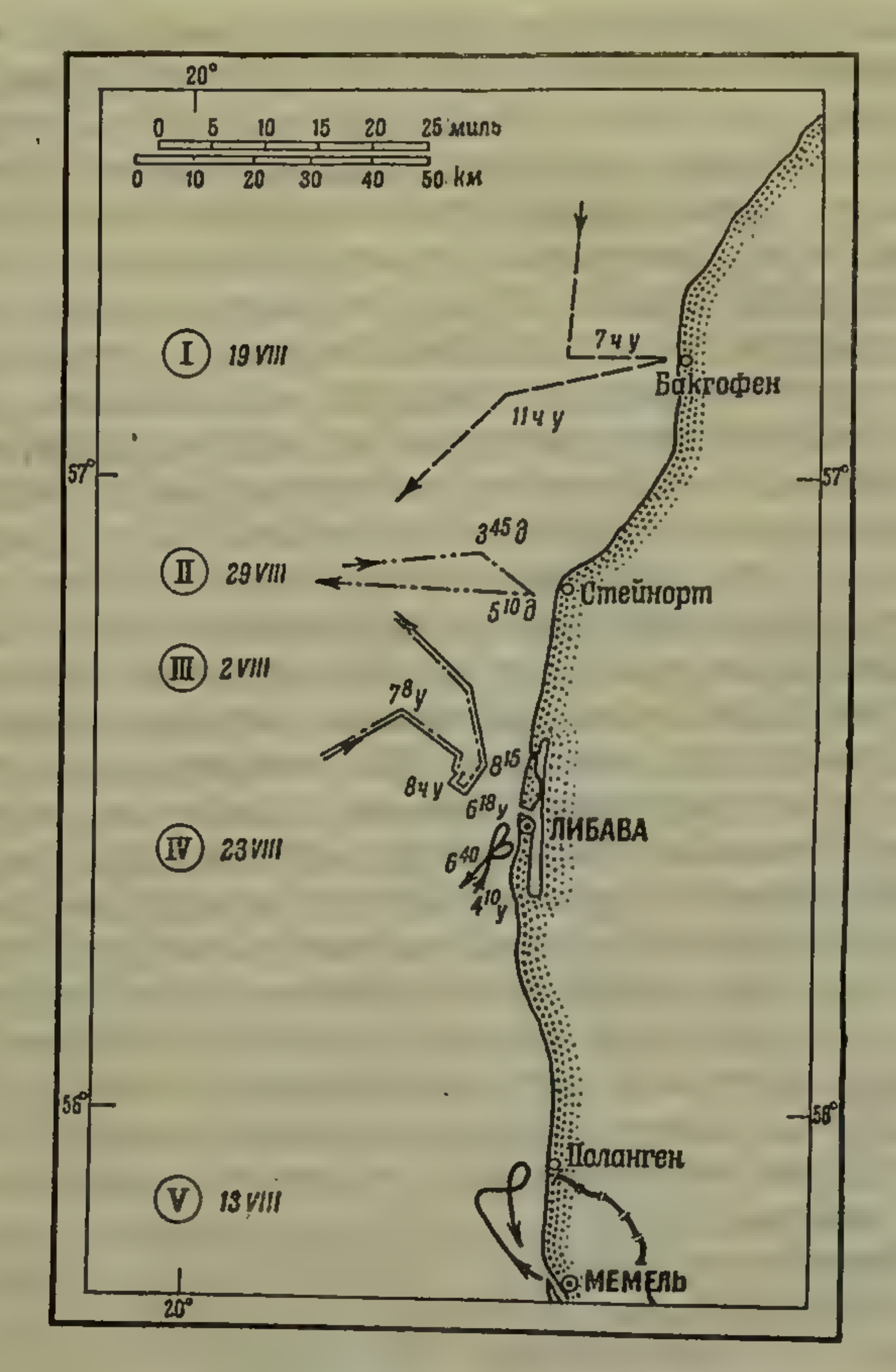


Схема 3. Операции германского флота у Курляндского побережья.

I. *V-25, V-26* и *V-186* разрушают маяк Бакгофен 9—9.55 утра 19 августа

II. *Гацелле* разрушает маяк Стейнорт 4.20 — 5.10 утра 29 августа (стр. 144)

III. *Аугсбург* и *Магдебург* 2 августа перед Либавой. 7.05—7.30 вечера постановка мин; 7.45—8.08 обстрел порта (стр. 60)

IV. *Амацоне* и *Т-94* перед Либавой утром 23 августа (стр. 109)

V. *Аугсбург* обстреливает береговые сооружения в Полангене днем 13 августа (стр. 92)

тов, Зунда, наблюдением за поставленными заграждениями и всей организацией постановки новых заграждений. Главной базой Дивизии обороны побережья оставался, как и раньше, Киль. Кроме того, корабли этой дивизии могли базироваться на Варнемюнде и на Аппенраде. 21 августа 1914 г. руководство отдельными операциями в восточной части моря было поручено контр-адмиралу Берингу. По мере надобности в его распоряжение могла передаваться часть сил, подчиненных командиру Дивизии обороны побережья. На первое время в состав отряда адмирала Беринга вошли *Аугсбург, Магдебург* и три миноносца *V-25, V-26* и *V-186.* Базироваться эти силы должны были на Пиллау, Данциг — Нейфарвассер и Свинемюнде. Контр-адмирал Беринг назывался флагманом особого назначения (detaschierter Admiral) и был подчинен непосредственно главнокомандующему морскими силами в Балтике.

Флаг-капитаном его был назначен капитан-лейтенант Герке, служивший ранее в штабе главнокомандующего. Корабли, находившиеся в распоряжении Беринга, подчинялись ему на время боевых операций; во всех прочих отношениях они оставались подчиненными своим прежним начальникам. Главной причиной этой организации было желание иметь в восточной части Балтийского моря флагмана, свободного от бюрократических трений и забот о снабжении. Флагман этот должен был посвящать себя исключительно боевой деятельности.

Контр-адмирал Беринг был человек большой храбрости и имел большой военно-морской опыт, что он неоднократно доказывал на деле в бытность командиром миноносца, полуфлотилии и флотилии. Он отличался способностью быстро принимать решения и не отвлекался теоретическими размышлениями. Это был флагман, который пользовался особым доверием всего личного состава. Счастливым дополнением к нему был его флаг-капитан Герке. Последний обладал выдающимися военными качествами и исключительной осведомленностью о русском флоте и об обстановке на Балтийском море. От совместной работы этих двух лиц можно было ожидать, что они извлекут из боевой деятельности флота на Балтийском море решительно все, чего можно было достигнуть.

В составе сил главнокомандующего Балтийского моря за вторую половину августа произошли кое-какие перемены. 14 августа вошел в строй четвертый пароход-заградитель *Принц Сигизмунд*. 24 августа *Дойчланд* был переведен морским генеральным штабом в состав Флота открытого моря, вместо него был зачислен в качестве вспомогательного заградителя пароход *Рюген*. Учебный корабль *Фрейя* потерпел 11 августа аварию и 26 августа, согласно представлению главнокомандующего, был заменен броненосным крейсером *Фридрих-Карл*. Таким образом, командование на Балтийском море все же получило в свое распоряжение по крайней мере о д и н сильный боевой корабль, хотя и устаревший. *Фрейя* оставался на время ремонта флагманским кораблем командира Дивизии обороны побережья в распоряжении главнокомандующего. 23 августа адмирал Беринг поднял свой флаг на *Аугсбурге*. Легкие крейсеры дивизии береговой обороны закончили к 24 августа ремонт и боевую подготовку и несли по очереди охранную службу в западной части Балтийского моря. «Дабы дух команд не угасал в чисто оборонительной, сторожевой и охранной службе в западной и средней Балтике», главнокомандующий приказал на будущее время поочередно назначать эти крейсеры в короткие операции у неприятельского побережья под начальством Беринга. Таким образом думали удовлетворить стремления команд сразиться с противником. Мы видим, что на Балтийском театре очень скоро учли парализующее влияние стоянки в гаванях и пассивного выжидания. Число охранявших заграждение рыболовных судов было между тем увеличено до 12. В распоряжение главнокомандующего поступил первый воздушный корабль типа «Парсифаль» (PL-6). Авиация Балтийского моря в течение августа была усилена устройством новой авиабазы для двух самолетов в Кёслине, но к тому времени еще не имела в целом боевого значения, — к 19 августа на гидроавиастанциях Гольтенау и Варнемюнде не было ни одного годного для военных целей самолета, в Путциге — один, во всем Балтийском море — 20. Для миноносцев и сторожевых кораблей, несших дозорную службу в Фемарн-Бельте и у южного Зунда, был оборудован в качестве пловучей базы пароход *Мангейм*, переведенный в Варнемюнде. Предусмотренные боевым рас-

писанием 4 парохода, предназначенные для заблокирования входов в Либаву, стояли с середины августа в полной готовности в Свинемюнде. Русские сами закрыли входы в Либавскую гавань затопленными судами, поэтому предназначенные нами для этой же цели суда могли быть употреблены для других надобностей. Первоначально они несли службу в качестве прорывателей заграждений и были снабжены тральными приспособлениями. Состоявшие в составе Флота открытого моря броненосцы береговой обороны 6-й эскадры пришли 22 августа в Киль для боевых упражнений. Таким образом, главнокомандующий лишь к концу августа получил боевые силы, назначенные в его распоряжение согласно боевому расписанию морского генерального штаба[1].

Глава VI

ПЕРВАЯ ОПЕРАЦИЯ КОНТР-АДМИРАЛА БЕРИНГА В ФИНСКОМ ЗАЛИВЕ С 23 ПО 27 АВГУСТА 1914 г. ГИБЕЛЬ *МАГДЕБУРГА*

23 августа контр-адмирал Беринг поднял флаг на *Аугсбурге*. Главнокомандующий дал Берингу устные директивы для ведения операций в восточной Балтике и осведомил его о боевой обстановке на основании тех данных, которые были добыты опытом двух первых операций командира Дивизии береговой обороны. Контр-адмирал Беринг не получил особого письменного оперативного приказа, ибо главнокомандующий намеренно хотел предоставить ему полную свободу действий. Общие директивы были изложены в записке «Указания по ведению войны в Балтийском море» от 19 августа, подводившей итог опыту первых недель

[1] В «описании» перерыв до 23 августа. В течение этого промежутка времени, 20 августа, для выяснения обстановки и нападения на разведочные суда противника, в море выходили обе бригады крейсеров при поддержке *Рюрика*. Их поиск неприятеля не обнаружил.

23 же августа русские миноносцы обследовали Рижский залив и также неприятеля не нашли.

Заграждение, поставленное *Дойчландом*, было на второй день обнаружено взорвавшимися на нем двумя нейтральными пароходами, шедшими из Петербурга. — *Прим. перев.*

войны и содержавшей те директивы, которые в свое время были даны командиру Дивизии обороны побережья. Самым существенным в этом документе было подтверждение приказания не вступать в бой с превосходными силами противника, пока уровень подготовки команд не достигнет должной высоты. Наоборот, требовались самые энергичные действия против неприятельских миноносцев и одиночных «Новиков», а также заградителей противника. Потеря нашими крейсерами, не опиравшимися на более к р у п н ы е с и л ы, боеспособности или хотя бы отчасти скорости могла легко сделать каждый хотя бы незначительно поврежденный корабль добычей неприятеля.

Кроме перечисленных выше сил, в распоряжение адмирала Беринга поступили *Амацоне, Пантер* и *U-3*. 24 августа в 6.00 *Аугсбург* под флагом адмирала Беринга вышел из Киля. *Амацоне* и *Т-94* находились 23 августа в дозоре у Готланда. Они получили приказание 25 августа в 7.00 быть на рандеву в 15 милях на истинный норд-вест от маяка Гоборг (южная оконечность Готланда). Такое же приказание было отдано *Магдебургу* и миноносцам *V-25, V-26* и *V-186,* стоявшим в Данциге. *Пантер* вышел из Киля 23 августа в 20.00, имея на буксире подводную лодку *U-3*. Ей было приказано подойти к месту рандеву в полдень 25 августа. Это было первое применение подводной лодки в Балтийском море, оно явилось следствием опыта прежних крейсерских операций, которые определенно доказали возможность успешного применения этого оружия в Финском заливе. Грос-адмирал принц Генрих приехал лично проститься с командиром и командой подводной лодки, как это он делал с каждым кораблем, впервые посылавшимся в активную операцию. К сожалению, лодка, которой командовал капитан-лейтенант Валентинер, принадлежала к устаревшему типу и была послана в Балтийское море как непригодная для Северного. Лодку пришлось буксировать, чтобы увеличить ее район действия и не слишком утомить личный состав 600-мильным походом из Киля в Финский залив.

Отряд соединился, как было предположено, 25 августа в 7.15 на указанном рандеву. На собрании командиров Беринг ознакомил их со своими намерениями. Согласно «Указаниям для ведения войны в Балтийском море», он намере-

вался действовать активно, дабы показать, что германский флаг владеет восточной частью Балтийского моря. Это было связано с некоторым риском. «Если не будем рисковать, то нечего надеяться на успех», — этими словами адмирал заключил изложение своих взглядов. *Амацоне* получил приказание после прибытия *Пантер* взять на буксир подводную лодку и буксировать ее вне видимости неприятеля, нейтральных судов и побережья в точку, расположенную в 40 милях на 110° от Дагерорта. Туда надлежало притти до 8.00 26 августа. После прибытия *U-3* на место рандеву адмирал намеревался вести лодку вместе с *Аугсбургом* в атаку на неприятельские корабли. Стоявший в готовности в Пиллау угольный пароход *Дельбрюк* получил по радио приказание итти на рандеву к Гоборгу, дабы обеспечить отряду приемку угля в море и избежать его возвращения в Данциг. *Т-94* был оставлен в виде радиотелеграфного репетичного корабля при угольном пароходе, на котором не было радиотелеграфа. В то же рандеву был направлен *V-25*, задержавшийся на Данцигской верфи. В 8.32 адмирал на *Аугсбурге, Магдебург, V-26* и *V-186* направились 20-узловым ходом в Финский залив мимо Богшера. Не считаясь с усиленным расходом топлива, отряд шел столь большим ходом для того, чтобы операцию можно было выполнить еще в ночь с 25 на 26 августа. Откладывать ее было нельзя, так как, ввиду прекрасно организованного русскими шпионажа, внезапность появления германских судов становилась мало вероятной. Адмирал выбрал кружный путь мимо Богшера, чтобы иметь точное определение перед прорывом в Финский залив. Это было особенно необходимо ввиду поставленного *Дойчландом* заграждения, которое являлось сильной помехой во время таких операций. Взять исходной точкой Дагерорт или другой пункт русских островов казалось адмиралу нецелесообразным ввиду нахождения там сигнальных станций. На основании полученных сведений Беринг считал, что маяк Богшер разрушен самими русскими и что сигнальной станции там больше нет. Это предположение не оправдалось.

На предстоящую операцию контр-адмирал Беринг отдал следующий приказ:

«1. Сведения о противнике. Линия неприятельского сторожевого охранения миноносцев, по сведениям, находится между Бенгшером и Тахконой. Повидимому, за ним в поддержке крейсеры. Неприятельские линейные корабли ночью на якоре около Свеаборга (Гельсингфорс) или западнее Наргена.

2. Я намерен 25 августа после полудня, по возможности вне видимости неприятеля, подойти к Богшеру и оттуда в ночь на 26 августа прорваться в Финский залив.

3. Начало наступления в 18.00, ход 15 узлов. С 21.00 не дымить. Прорываться, по возможности, незаметно, через северный фланг русской сторожевой линии, севернее наших минных заграждений.

4. Крейсерам и миноносцам атаковать неприятельские корабли торпедами.

5. Повернуть обратно 26 августа около 1.45, ход 18 узлов. Расходиться в 2.30 или по сигналу. На обратном пути: *Магдебург* южнее, *Аугсбург* севернее нашего минного заграждения.

6. На обратном пути: на рассвете и позднее преследовать и уничтожать неприятельские миноносцы, оттеснить линию неприятельских дозорных миноносцев.

7. Рандеву 26 августа утром в 40 милях на 105° от Дагерорта. *Амацоне* и *U-3,* вероятно, будут с 8.00 ожидать на том же месте. В случае дурной погоды вероятно опоздание.

8. В туман операцию продолжать, если не будет отменительного радио».

Днем адмирал решил не подходить к Богшеру, ибо определенное астрономически место точно совпало со счислимым, благодаря чему можно было быть уверенным в своем месте без определения по береговым предметам. И в дальнейшем в течение всей операции штурманская часть благодаря дружной работе флагманского штурмана и штурмана флагманского корабля функционировала превосходно. Уже к 16.30, когда отряд находился между Готска-Сандэ и Богшером, видимость при совершенно тихом море стала плохой; в это время года можно было ожидать тумана. В 21.00 у входа в Финский залив при начале прорыва в него уже на-

блюдались полосы тумана. Так как отряд должен был итти по счислению вне видимости берегов, то по навигационным причинам не было оснований отказаться от операции. Наоборот, туман способствовал прорыву через сторожевую линию и незаметному дальнейшему продвижению на восток (схема 4, стр. 120).

25 августа вскоре после 21.00 *Магдебург* в тумане потерял адмиральский корабль, несмотря на то, что уменьшил до него расстояние. Адмирал Беринг на *Аугсбурге* с миноносцем *V-186* продолжал итти тем же курсом с тою же скоростью, дабы не осложнять счисления. Поджидать в тумане *Магдебург* было бы с штурманской точки зрения неправильным, ибо перемена курса и скорости лишь уменьшили бы достоверность счислимого места. Было мало шансов найти *Магдебург,* но зато легко можно было столкнуться с ним или принять его за неприятеля. *Магдебургу* сообщали по радио все изменения курса и время от времени место флагманского корабля. В 23.00 миновали заграждение *Дойчланда* с севера. Туман сгустился настолько, что, как пишет в своем донесении командир *Магдебурга,* стоявшего на баке и смотревшего вперед офицера нельзя было разглядеть с переднего мостика даже в бинокль. Пройдя заграждение *Дойчланда,* адмирал Беринг лег на юго-восток, подошел на 5 миль к острову Оденсхольм и затем в 0.16 повернул на Ost, чтобы встретить крейсеры противника, державшиеся, по полученным сведениям, между Оденсхольмом и Пакерортом. Густой туман способствовал внезапности появления германских кораблей и давал надежду на благоприятную торпедную атаку. Этот чрезвычайно смелый поход в туманную ночь требовал, ввиду исключительно трудных навигационных условий, присутствия неприятельских минных заграждений и обилия отмелей, особенно крепких нервов у начальника.

В 1.03 26 августа адмирал получил радио *Магдебурга:*

«Выскочил на мель, курс 125°».

Из дальнейших сигналов он узнал, что крейсер наскочил на риф на 15-узловом ходу во время циркуляции у северной оконечности Оденсхольма. Двойное дно повреждено, мало надежды снять корабль без посторонней помощи.

В этом трудном положении контр-адмирал Беринг немедленно принял решение. Снять ночью в туман корабль, севший на 15-узловом ходу всем бортом, он считал почти безнадежным, уже не говоря об опасности для *Аугсбурга* при подходе к месту аварии и попытках буксирования выскочить самому или же быть застигнутым врасплох неприятелем. За участь и спасение команды крейсера беспокоиться не приходилось, так как можно было предположить, что миноносец *V-26* находится при *Магдебурге*. Поэтому контр-адмирал Беринг продолжал путь на восток в надежде встретиться с врагом. *Магдебург* получил приказание разрушить сигнальную станцию на Оденсхольме, высадив для этой цели, если нужно, десант, дабы таким путем замедлить извещение русских о месте гибели. При дальнейшем плавании в густом тумане на восток до долготы Балтийского порта неприятель обнаружен не был. *Аугсбург* и *V-186* повернули согласно плану в 1.45 и пошли прежним курсом обратно. Незадолго до рассвета они опять были на меридиане Оденсхольма и могли бы быстро подойти к месту аварии. Адмирал считал ошибку в прокладке *Магдебурга* невероятной — какое-нибудь неизвестное течение могло внести такую же ошибку и в счисление флагманского корабля. 24 часа *Аугсбург* не имел определения по береговым предметам. Не проверив места, адмирал не рискнул подвергнуть крейсер опасности выскочить на заграждение *Дойчланда* или на отмель. На рассвете не прояснило, туман стал еще гуще. Адмирал не рискнул выжидать вблизи Оденсхольма, опасаясь, что *Аугсбург* могло снести течением. Он решил продолжать операцию в надежде обнаружить неприятельские миноносцы на предполагаемой дозорной линии Руссаре — Тахкона. Позднее он хотел в безопасном расстоянии от германского заграждения проверить свое место по достоверным береговым пеленгам, затем соединиться с *Амацоне* и *U-3* и только после этого всем вместе направиться к месту аварии для совместного оказания помощи *Магдебургу*.

Вечером 25 августа *Магдебург*, имея за собой *V-26*, шел в кильватер *Аугсбургу*, сначала на расстоянии 800 *м* (4½ кабельтовых), дабы в том случае, если флагманский корабль подорвется на минах, иметь возможность самому

избегнуть опасности. Когда с наступлением темноты погода становилась все туманнее, *Магдебург* уменьшил расстояние до 400—500 *м* (2 кабельтовых). Вскоре после 20.00 нашел густой туман. Около 21.00 *Аугсбург* скрылся из виду. Согласно оперативному приказу, командир решил продолжать операцию даже в туман. *Магдебург* продолжал итти 15-узловым ходом, меняя курсы по радиоприказаниям флагманского корабля. В 23.00, пройдя заграждения *Дойчланда, Аугсбург* лег на 150°, показав по радио курс *Магдебургу*, который принял это радио в 23.07. Командир *Магдебурга* немедленно повернул на тот же курс, но через 20 минут взял один румб вправо, чтобы сгладить пройденный за 7 мин. путь на восток и таким образом выйти на предполагаемый курс флагманского корабля. Рассуждения его, как показывает карта, были правильны. На этом курсе, который вел прямо на северную оконечность острова Оденсхольм, *Магдебург* все время определялся по лоту. Командир решил во всяком случае поворачивать в 0.30 на Ost самостоятельно, чтобы не приближаться слишком близко к острову, даже если бы не было сигнала с *Аугсбурга*. Незадолго до 0.30 лот показал 34 *м*, тогда как оба предшествующие измерения дали 58 и 43 *м*. На основании этих показаний лота, в особенности последнего, которые показывали опасное приближение корабля к Оденсхольму, следовало немедленно поворачивать влево. В 0.30 командиру доложили, что принято радио *Аугсбурга*. Вопреки своему намерению повернуть в 0.30 влево командир стал выжидать расшифрования радио. В 0.34 ему было доложено содержание последнего: «В 0.16 лечь на курс 79°». Немедленно было положено 15° лево руля. Но когда в 0.37 рулевой передал, что корабль на курсе, *Магдебург* получил пять или шесть сильных толчков и выскочил с 15-узлового хода на камни. Позднее выяснилось, что он сел по пеленгу 292° компасный в 500 *м* от маяка Оденсхольм.

Положение командира было отчаянное: в неприятельских водах, около неприятельского побережья, рядом с сигнальной станцией, которая немедленно могла призвать русские морские силы. Надежда снять корабль была с самого начала ничтожна. Несмотря на это, командир и старший офицер сделали все, чтобы снять корабль. Во время пово-

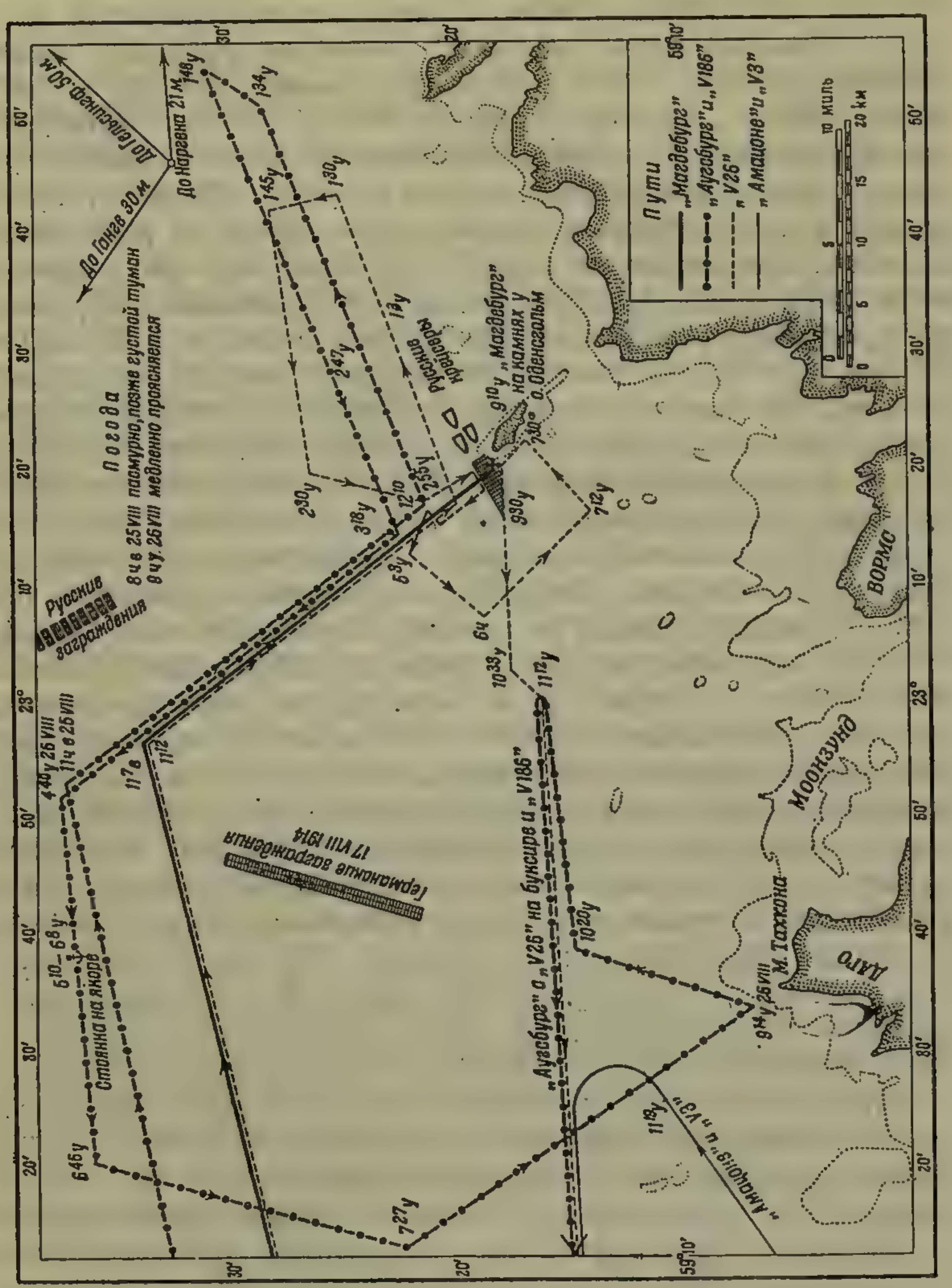


Схема 4. Операция 23—27 августа и гибель *Магдебурга*

рота миноносец скрылся из виду, поэтому он не мог быть использован для стаскивания. *Магдебург* выскочил на 1,5 *м* носом выше ватерлинии и получил крен на левую сторону. Двойное дно кормовых отделений было разорвано и наполнилось водой. Все попытки снять корабль раскачиванием и даванием хода назад оставались тщетными. После того, как 160 патронов были перенесены на корму и оба якоря с цепями вытравлены за борт, сделали новую, но тоже тщетную попытку сдвинуть корабль полным ходом назад.

Между тем в 1.30 по кораблю начали стрелять с берега из винтовок, с *Магдебурга* ответили из пулеметов. Неприятель прекратил огонь через 10 минут. Командиру стало ясно, что авария крейсера уже замечена русскими, поэтому он распорядился для облегчения крейсера выбросить за борт все, что было возможно отдать. В напряженной работе стали выгружать большую часть боевого запаса, все железные части, стальные перлиня, рельсы для мин, двери броневых башен и водонепроницаемых отделений. Одновременно с этим был завезен за корму кормовой стоп-анкер и машинам дан самый полный ход назад. Корабль нисколько не двинулся с места. Тем временем в 8.00 несколько прояснило, стали видны камни и дно моря по обе стороны севшего корабля. Около 8.30 командиру *V-26* удалось в густой туман подойти к месту аварии и найти *Магдебург,* что в навигационном отношении было исключительно трудной задачей. Миноносец немедленно завел буксиры и пробовал снять крейсер, но тщетно. Тем временем прояснило еще больше, в расстоянии 300—350 *м* (2 кабельтовых) открылась русская сигнальная станция и маяк Оденсхольм. Сигнальная станция была подожжена 120 снарядами из орудий с правого борта, а маяк разрушен.

Все попытки снять корабль остались тщетными. Предпринимать что-нибудь новое имевшимися средствами было безнадежно. Одновременно стали получаться около 9.00 радио различных русских радиостанций, указывавшие на вероятность появления в скором времени неприятельских сил. Поэтому командир *Магдебурга* решил оставить корабль и затем его взорвать, чтобы он ни в коем случае не попал в руки неприятеля. В 9.10 командир приказал поджечь фитили подрывных патронов, заложенных в носо-

вой и кормовой частях корабля. В это время в тумане показались контуры русских кораблей, которые по временам были видны с командного мостика *Магдебурга*. Старший офицер собрал всех людей на юте, приказал прокричать троекратное «ура» в честь кайзера, а затем отдал приказание спустить все шлюпки и оставить корабль. *V-26* хотел подойти к борту, но бросавшиеся в воду с крейсера люди помешали ему в этом. Через некоторое время, несмотря на то, что ему было передано по семафору об ожидавшемся в любой момент взрыве, он все-таки пристал носом к корме крейсера, чтобы снять оставшихся людей. В этот момент произошел взрыв носовой части. Передняя часть корабля до второй трубы была совершенно оторвана. Подрывные патроны, заложенные в корме, не были взорваны. Командир миноносца принял к себе всех находившихся на крейсере людей и отвалил, чтобы принять плавающих на воде. Командир *Магдебурга* и его адъютант отказались оставить корабль [1].

---

[1] В ночь на 26 августа в дозоре были крейсеры *Паллада* и *Богатырь*, которые из-за тумана отстаивались в Балтийском порту. Дозорный дивизион миноносцев по той же причине стоял на якоре при входе на Лапвикский рейд. Русских кораблей в море не было.

В 1.30 (русское время) пост на острове Оденсхольм донес по телефону в службу связи, что около маяка, с вестовой стороны острова, в расстоянии около 2 кабельтовых на мели судно, слышны разговоры на немецком языке и шум работающих машин. В 2.10 тот же пост донес, что подошел второй корабль, что неприятель спустил шлюпки, высаживается на остров, что команда поста вступила с ним в ружейную перестрелку.

Немедленно по получении донесения было приказано итти к Оденсхольму 1-му дивизиону миноносцев для атаки, а крейсерам *Богатырь* и *Паллада* итти туда же, как только позволит туман. Стоящим в Ревеле *России* и *Олегу* было приказано приготовиться к походу, а 1-й бригаде линейных кораблей и *Рюрику* — поднять пары. До рассвета обстановка оставалась невыясненной. 1-й дивизион в тумане заблудился и оказался значительно западнее Оденсхольма. В 7.00 из Ревеля вышли 2 миноносца (*Рьяный* и *Лейтенант Бураков*) с начальником службы связи. В 7.25 *Паллада* и *Богатырь* снялись с якоря, в 9.30 вышли в море из Ревеля *Олег* и *Россия*, а несколько спустя и *Рюрик*.

В 10.58 туман несколько рассеялся. *Паллада* и *Богатырь* увидели *Магдебург*, сидящий на мели.

В то же мгновение слева по траверзу *Магдебурга* и *V-26* вновь появились из тумана русские корабли. Это был трехтрубный крейсер или эскадренный миноносец, выплывший из тумана в расстоянии 10—12 кабельтовых. Сначала его приняли за *Аугсбург,* но на всякий случай на миноносце была пробита боевая тревога. Артиллерия миноносца была в полной готовности, но торпедные аппараты пришлось при приставании поставить по диаметральной плоскости, и из-за большого количества толпившихся на верхней палубе людей с подорванного крейсера они не могли быть быстро повернуты. Когда перед трехтрубным крейсером в тумане появился еще более крупный четырехтрубный, по их наружному виду и окраске стало ясным, что это русские крейсеры или эскадренные миноносцы. Командир миноносца приказал открыть беглый огонь по неприятелю из своих трех 88-*мм* орудий в 45 калибров. К неприятелю присоединился еще один трехтрубный эскадренный миноносец.

После того как миноносец открыл огонь, начали стрелять и все три русских корабля. Обстоятельства были особенно благоприятны для противника, так как *V-26* пришлось разворачиваться на месте на 12 румбов, через S на

Богатырь открыл огонь с 14 кабельтовых, причем большая часть орудий стреляла по крейсеру, меньшая — по миноносцу. Неприятельские снаряды ложились большими перелетами и недолетами. Сильно сгустившийся туман мешал стрельбе. После взрыва *Магдебурга* огонь был перенесен на уходящий миноносец. *Паллада* начала стрелять несколько позже. Торпеды, выпущенные неприятельским миноносцем, прошли мимо.

Как выше было указано, к месту аварии вышли два русских миноносца: *Рьяный* и *Лейтенант Бураков.* В тумане они приняли *Палладу* и *Богатырь* за неприятеля, пошли на них в атаку и выпустили торпеды, которые, к счастью, не достигли цели.

На *Магдебурге* были взяты в плен командир, 2 офицера и 54 матроса.

В числе трофеев на *Магдебурге* были взяты сигнальные книги, которые сослужили союзникам громадную службу, так как благодаря им явилась возможность расшифровывать германские радио. Впоследствии немцы несколько раз меняли шифры, но организованная служба дешифрования уже без труда справлялась с этим. Другим трофеем была записная книжка одного из кондукторов, в которой были описаны предыдущие походы *Магдебурга,* давшие русскому командованию ряд ценных сведений, и среди них почти точное место поставленного *Дойчландом* заграждения. — *Прим. ред.*

W, чтобы отойти от *Магдебурга* и от мели острова Оденсхольм. Командир миноносца очень ловко управлялся на своем переполненном людьми корабле под неприятельским огнем. Во время поворота он представлял весьма удобную цель для русских, которые осыпали его градом снарядов. Когда, наконец, миноносец развил 30 узлов на курсе W, один снаряд прошел вплотную над кормой, вырвав восемь человек, которые упали за борт. Один снаряд еще ранее испортил радиотелеграфную установку.

Вскоре после этого *V-26* получил попадание 152-*мм* снаряда в кормовую часть. Снаряд попал немного выше ватерлинии в правый борт и разорвался в кормовой офицерской каюте. Он совершенно разрушил кают-компанию, обе офицерские каюты правого борта и сильно повредил на левом борту каюту ревизора и спальню командира. Снаряд этот пробил верхнюю палубу, водонепроницаемую переборку заднего турбинного отделения и палубу над офицерским погребом. Все находившиеся в кают-компании люди, по большей части тяжело раненые с *Магдебурга,* были убиты, в том числе и старший инженер-механик *Магдебурга* Кох. В кормовом турбинном отделении снаряд этот повредил трубопровод отработанного пара и обшивку холодильника; помещение наполнилось паром так сильно, что машинная команда не могла в нем оставаться. Пришлось застопорить левую турбину. Миноносец в это время мог дать только 23 узла. Командир не знал, как долго удастся сохранить эту скорость ввиду большой утечки пара, поэтому он не мог выполнить своего намерения использовать приготовленные тем временем аппараты для торпедной атаки и остался на курсе W. По непонятным причинам русские корабли не последовали за миноносцем. Туман несколько прояснил, благодаря чему они были видны еще долгое время. Обе стороны прекратили огонь на расстоянии 3,5—4 *км* (14—22 кабельтовых). Весь бой длился примерно около 20 минут. *V-26* выпустил в общей сложности 104 снаряда. Наблюдалось несколько попаданий в неприятельские корабли. Над трехтрубным истребителем поднялось большое черное облако дыма, из чего можно заключить, что было попадание в запасы снарядов. Над четырехтрубным крейсером было также замечено большое черное

облако дыма[1]. В 10.33 слева спереди показался *Аугсбург*, на который *V-26* передал раненых, убитых и спасенных с *Магдебурга*. Потери *Магдебурга* и *V-26*: 17 убитых, 17 раненых и 75 пропавших без вести.

Во вторую половину ночи контр-адмирал Беринг выполнил свое первоначальное намерение выйти из Финского залива севернее заграждения. Он подошел по лоту к 50-*м* линии глубины и в 5.10 стал на якорь в густом тумане на 235° от Руссаре в 12 милях. Сопровождавший *Аугсбург* миноносец *V-186* в это время доложил о неисправности турбины, вследствие чего его пришлось отпустить в Данциг. Предварительно на него было передано четыре тонны пресной воды. Тем временем в 6.00 несколько прояснило, но недостаточно, чтобы ориентироваться по низким и довольно далеким берегам финских шхер. Контр-адмирал Беринг полагал, что достаточно прояснилось для определения по высокому побережью около мыса Тахкона. Поэтому в 6.08 он снялся с якоря и прошел в достаточном расстоянии западнее заграждения *Дойчланда* на S прямо на мыс. Тем временем туман снова сгустился. Берег не открылся, но благодаря настойчивости флагмана удалось невдалеке от мыса Тахкона определиться лотом по отличительным глубинам. Определение это с полной несомненностью подтвердило точность прокладки *Аугсбурга*, поэтому в 9.14 крейсер лег на Оденсхольм к месту аварии. В то же самое время вдали послышались раскаты орудийной стрельбы. Сначала они были приняты за гром, а затем за орудийную стрельбу и взрывы около *Магдебурга*. Вскоре на курсе показался *V-26*. Тем временем *Амацоне* также шел в густом тумане к месту аварии. Ночью он принял радио об аварии *Магдебурга*. В ночь с 25 на 26 августа, находясь юго-восточнее Дагерорта с *U-3* на буксире, командир *Амацоне* получил радио *Магдебурга* и правильно рассудил, что стаскивание крейсера возможно не ранее, чем на рассвете. Сначала он пошел к месту рандеву, куда прибыл в 3.47, идя в густом тумане. На радио, которым *Амацоне* показал свое место, до 4.20 не было ответа, поэтому командир *Амацоне* запросил адмирала, следует ли отбуксировать *U-3* к *Магдебургу*. Последовал ответ:

[1] В русские корабли попаданий не было. *Прим. ред.*

«Здесь густой туман, если уверены в своем месте, разрешаю».

На *Амацоне,* ввиду тумана, в течение 12 часов также не было определения. Отдав буксир, *Амацоне* вместе с подводной лодкой направился к Дагерорту, чтобы точно определить свое место. Пользуясь все время лотом, подошли так близко к берегу, что в 9.35 открылся Верхний дагерортский маяк, который и был использован для точного определения. Отсюда суда отправились 10-узловым ходом между Некмангрундом и банкой Винкова к Оденсхольму. И здесь, так же как на *Аугсбурге* и *V-26,* проявилась исключительно хорошая навигационная тренировка немецких командиров и штурманских офицеров и рулевых. *Аугсбург* и *Амацоне* все время обменивались по радио своими местами. В 11.45 в тумане показался флагманский корабль в сопровождении *V-26.* Оба крейсера застопорили машины. *Амацоне* получил приказание передать *U-3 Аугсбургу,* принять к себе раненых, убитых и остатки команды *Магдебурга* и вместе с *V-26,* уже более непригодным для дальнейших операций, возвращаться в Данциг.

Таким образом, контр-адмиралу Берингу удалось, несмотря на туман, собрать свои силы. Теперь ему предстояло принять решение — отказаться ли вовсе от операции или продолжать ее на следующий день с *U-3.* Встретившись с *V-26* в 11.05 на пути к месту аварии, *Аугсбург* повернул на W и самым полным ходом вышел из Финского залива, чтобы попытаться соединиться с *Амацоне. V-26* пытался следовать за ним самостоятельно, но вскоре адмиралу пришлось убедиться в необходимости взять миноносец на буксир. Подача буксиров и спасение миноносца удались только лишь потому, что русские непонятным образом не преследовали его. Если бы они попытались преследовать *V-26* хотя бы одним крейсером и несколькими миноносцами, то адмиралу, по всей вероятности, пришлось бы пожертвовать *V-26,* дабы обеспечить *Аугсбургу* свободу действий. Адмиралу нельзя было бы поставить в вину, если бы он совершенно отказался от неудачно начатой операции, которая принесла германскому флоту тяжелую утрату в лице самого быстроходного и боеспособного крейсера.

Такое решение нашло бы оправдание хотя бы в чрезвычайном утомлении личного состава. Уже в течение 17 часов адмирал и командиры при самых трудных обстоятельствах, в густом тумане, не сходили с мостика. Нервы были крайне напряжены событиями ночи и печальной картиной приставшего на рассвете миноносца, наполненного убитыми и ранеными. Команды крейсеров и миноносцев находились на местах по боевому расписанию и у котлов в течение более чем 24 часов. Однако же, преждевременный отказ от операции, пока еще не были использованы все возможности успеха, не соответствовал убеждениям адмирала Беринга и его флаг-капитана. В своем дневнике адмирал выражает сожаление, что все старания личного состава до тех пор не увенчались тем успехом, которого они заслужили, и поэтому он решает продолжать операцию с *Аугсбургом, U-3* и двумя миноносцами. *V-25* тем временем прибыл из Данцига и в течение дня присоединился к *Аугсбургу. V-186* исправил аварию судовыми средствами и вернулся к флагманскому кораблю. В 17.30 в густом тумане адмирал послал крейсер *Амацоне* и *V-26* в Данциг. В течение ночи *Аугсбург* с прочими силами держался переменными курсами южнее Богшера вне Финского залива. Адмирал донес после полудня главнокомандующему морскими силами Балтийского моря в сжатой форме о своих намерениях на 27 августа и событиях прошлой ночи.

Радио *Магдебурга* о постановке на мель и необходимости немедленной помощи было получено грос-адмиралом принцем Генрихом 26 августа в 4.20. Через несколько минут получилось радио начальника отряда того же содержания; адмирал Беринг добавил, что *Аугсбург* начнет попытки стянуть *Магдебург* с мели, как только рассеется туман. Главнокомандующий морскими силами Балтийского моря счел необходимым немедленно же послать к Финскому заливу более крупные силы. Правда, с самого начала ему было ясно, что, если не удастся стянуть крейсер немедленно же, то сделать это потом, в силу обстановки в Финском заливе, не будет никакой возможности. Во всяком случае ему хотелось путем появления в Финском заливе более крупных сил доказать врагу,

«что германское командование не намерено отказываться от наступательных операций, несмотря на потерю».

Таковы были предположения главнокомандующего, когда в 7.00 он по радио запросил разрешения командующего Флотом открытого моря использовать проходившую в Киле учебные стрельбы 4-ю эскадру и крейсеры *Роон* и *Принц Адальберт* из состава сил младшего флагмана разведывательного отряда для прикрытия германских крейсеров, оперировавших в Финском заливе. Главнокомандующий просил предоставить ему эти силы до того времени, «когда случай с *Магдебургом* будет выяснен». Согласие командующего Флотом открытого моря было получено тотчас же, и принц на 7.30 вызвал к себе на заседание командира 4-й эскадры, вице-адмирала Шмидта, флаг-капитана этого соединения, младшего флагмана разведывательного отряда контр-адмирала Рейбер-Пашвитц с его флаг-капитаном.

Тем временем командир эскадры независимо от главнокомандующего просил разрешения командующего Флотом открытого моря использовать еще несколько легких крейсеров и две флотилии эскадренных миноносцев для охраны эскадры во время операций в Финском заливе, так как слабые силы Дивизии обороны побережья и отряда адмирала Беринга для этого были недостаточны. Те же самые соображения были высказаны морским генеральным штабом в Берлине, который, в свою очередь, обратился к командующему флотом с тем же предложением. В противоположность этим учреждениям главнокомандующий морскими силами Балтийского моря не считал посылку упомянутых кораблей необходимой. Однако же, командующий Флотом открытого моря согласился немедленно выслать в Киль 4-ю флотилию эскадренных миноносцев и легкие крейсеры *Мюнхен* и *Данциг*.

Грос-адмирал принц Генрих приказал командиру эскадры, которому вместе с тем для предстоящей операции были подчинены все находившиеся в восточной части Балтийского моря силы, срочно итти с 4-й эскадрой и обоими крейсерами разведывательных сил в Финский залив. Эти соединения должны были показаться у русского побережья и своим появлением удержать русских за центральным за-

граждением (Нарген — Поркаллауд). Из состава Дивизии обороны побережья командиру 4-й эскадры были подчинены еще три старых миноносца *Т-91, Т-93, Т-94* и легкий крейсер *Гацелле*.

Таким образом, грос-адмирал принц Генрих собрал для операции все боеспособные корабли, ограничив сторожевую службу в средней части Балтийского моря до минимума. Поэтому он просил, — приказывать он не имел права, — командира отряда учебных крейсеров с его крейсерами *Ганза, Герта, Винета* и *Виктория-Луизе* охранять линию



Германский линейный корабль *Виттельсбах (Wittelsbach)* (1900 г.).

Длина	125 *м*
Водоизмещение	11 800 *т*
Скорость хода	16 (18) узлов
Вооружение	4—240-*мм*, 18—150-*мм*, 12—88-*мм*, 6 торпедных аппаратов
Личный состав	683 чел.

Моэн—Плантагенет и Аркона—Смюгехук в течение 4—5 дней. Сложность организации командования ясно сказалась в этом первом случае, когда события на Балтийском море привлекли к себе более крупные силы и сказались даже на военных действиях в Северном море. Вместо того, чтобы все приказания были отданы тотчас же по получении первого донесения начальником морского генерального штаба, главнокомандующий морскими силами Балтийского моря, морской генеральный штаб, командующий Флотом открытого моря и начальник эскадры действовали независимо друг от друга.

Младший флагман разведывательных сил вышел в море с *Рооном* и *Принцем Адальбертом* уже в 10.00 16-узловым ходом. 4-я эскадра, состоявшая из кораблей *Виттельсбах, Швабен, Веттин, Церинген, Мекленбург, Брауншвейг* и *Эльзас*, доприняла полный запас угля и вышла в 13.15 13-узловым экономическим ходом в Финский залив, куда могла

прибыть только днем 28 августа. В 15.00 главнокомандующий морскими силами Балтийского моря получил донесение по радио адмирала Беринга о взрыве *Магдебурга*. Как все донесения из восточной части Балтийского моря, передаваемые радиостанцией Данциг, они вместе с тем были приняты на флагманском корабле флота в Вильгельмсгафене и на находившейся в походе 4-й эскадре. Командующий Флотом открытого моря просил главнокомандующего отказаться от обоих легких крейсеров и флотилии миноносцев, если в них нет надобности. Главнокомандующий морскими силами Балтийского моря выразил согласие, ибо проведение операций при создавшейся обстановке было возможно при наличии имеющихся сил. Даже принимая во внимание, что боевой опыт в то время был еще незначителен, посылку 9 старых линейных кораблей в район моря, опасный от мин и подводных лодок, в сопровождении только трех старых и двух современных миноносцев следует признать противоречащей всем военным принципам, установленным еще в мирное время. Те же ощущения, вероятно, испытывал и командир 4-й эскадры, когда, одновременно с известием о взрыве *Магдебурга*, он получил от главнокомандующего в 17.40 приказание по радио:

«Считаю демонстрацию в русских водах при новой обстановке еще более необходимой».

Командир эскадры пометил в своем военном дневнике:

«Для вторжения эскадры в Финский залив невыгодно, что *Аугсбург* и миноносцы отошли на запад. Курсы подхода остались вследствие этого без наблюдения. Надо считаться с возможностью, что курсы, которыми мы до сих пор пользовались, севернее нашего заграждения и западнее русского заграждения, предполагаемого южнее Руссаре, теперь перекрыты русскими минными заграждениями. Надо считаться еще и с тем, что русские, узнав о посадке *Магдебурга* и его взрыве и предполагая, что мы вновь появимся в этом районе, поставили в последнем мины. Так как главнейшая цель операции — прикрытие съемки с мели *Магдебурга* — теперь отпадает, поспешный

вход в Финский залив без более надежного обеспечения потерял свою остроту. Поэтому намерен сначала встретиться для переговоров с *Аугсбургом,* чтобы от него получить более точные сведения, а затем приступлю к выполнению операции. Испросил у главнокомандующего морскими силами Балтийского моря прорывателей заграждений и дивизион тральщиков».

Главнокомандующий морскими силами Балтийского моря, не располагая пригодными для наступательных операций прорывателями заграждений и дивизионом тральщиков, ответил командиру эскадры:

«Выслать прорывателей заграждений, тральщиков для эскадры не могу. Ограничить операцию показанием флага и беспокойством побережья у Виндавы и маяка Дагерорта».

Между тем начальник морского генерального штаба, находившийся в главной квартире, пришел к заключению, что столь внезапная посылка эскадры главнокомандующим морскими силами Балтийского моря, вызванная аварией *Магдебурга,* ввиду дальнейшего развития событий в Финском заливе запоздала и может оказаться опасной. Авария одного из крупных кораблей, посланных без достаточного прикрытия от мин заграждения или подводных лодок, казалась весьма вероятной. Из-за малых глубин у Данцига на ремонт в этом порту нельзя было рассчитывать: тяжело поврежденный корабль пришлось бы буксировать 600 миль до Киля. Если русские до сих пор не отважились вступить в энергичный бой с крайне слабыми силами адмирала Беринга, то нельзя было ожидать, что они дадут бой целой эскадре линейных кораблей в н е Финского залива. Вторжение в Финский залив без тральщиков доставило бы русским весьма дешевый успех. Риск даже при самых благоприятных обстоятельствах не соответствовал бы успеху. Надо прибавить к этому, что в Северном море все еще ожидали английского нападения и что там каждый, хотя бы и старый корабль, считался необходимым. Поэтому 27 августа в 23.46 главнокомандующий морскими силами Балтийского моря получил нижеследующее радио из главной квартиры:

«Император приказал вернуть корабли Флота открытого моря, посланные для оказания помощи *Магдебургу,* если это допустимо в отношении безопасности *Аугсбурга, Амацоне* и т. д. Адмирал».

Хотя принц Генрих со своей точки зрения считал демонстрацию крупными силами необходимой, категорический приказ кайзера не допускал возражения. Поэтому 27 августа в 0.30 4-я эскадра, *Роон* и *Принц Адальберт* были вызваны обратно в Киль. В это время эскадра уже находилось на высоте Зандгаммера, западнее Борнхольма, а оба крейсера — у южной оконечности Эланда.

Главнокомандующий морскими силами Балтийского моря все время сообщал адмиралу Берингу о мероприятиях для его поддержки. Последний не изменил своих намерений на 27 августа, так как из шедших на его поддержку морских сил оба броненосных крейсера должны были прибыть к Финскому заливу в ночь с 27 на 28 августа. Известие о возвращении кораблей, полученное им 28 августа в 2.16, также не изменило его планов. Ниже приведен текст приказания адмирала на ночь с 26 на 27 и на день 27 августа *Аугсбургу, U-3, V-25* и *V-186,* который гласил:

«1. Я намерен ночью сначала отойти, а затем повернуть обратно с таким расчетом, чтобы в 4.00 быть на высоте Бенгшера; до тех пор *U-3* останется на буксире *Аугсбурга.*

2. *U-3* быть в постоянной готовности отдать буксир. Если ночью произойдет встреча с неприятелем, *U-3* погружается, разворачивается под водой и идет самостоятельно к месту рандеву.

3. 27 августа предполагаю войти в Финский залив севернее нашего заграждения. Если окажется возможным, *3* будет атаковать неприятельские корабли. При проходе Бенгшера и Ганге *U-3* стараться пройти незамеченной с берега. Скорость — 9 узлов, расстояние *U-3* от *Аугсбурга* около 4 миль.

4. В туман или при плохой видимости операция отменяется. Рандеву 59° 10′ с. ш. и 21° в. д.».

В ночь с 26 на 27 августа туман оставался совершенно таким же густым, как и в предыдущие сутки. Плавание

отрядов требовало от командиров миноносцев и вахтенных на мостике громадного напряжения. В 22.40 лопнула буксирная скоба, на которой *Аугсбург* буксировал *U-3*, — подводная лодка легко могла скрыться из виду. Ее благополучно нашли и подозвали к борту. Командир доложил, что рулевая машина неисправна, личный состав сильно устал и требует отдыха. Надо помнить, что команда лодки уже в течение 72 часов работала при самых неблагоприятных условиях погоды и что условия жизни на этой старой лодке были гораздо хуже, чем на позднейших типах. Рулевая машина и буксирная скоба были ночью исправлены на *Аугсбурге*, личный состав лодки ночью отдыхал на крейсере. На рассвете 27 августа отряд находился южнее Богшера и направился к выходу в Финский залив. Прояснило. Наконец, можно было надеяться на ясный день после плавания в течение двух ночей и одного дня в густом тумане. Задержка ночью вследствие аварии *U-3* изменила намерение адмирала, ибо он был лишен возможности войти в течение дня столь далеко в Финский залив, как он первоначально предполагал.

При дальнейшем следовании на восток, в 14.15 в 25 милях западнее заграждения *Дойчланда*, были прямо по носу усмотрены два неприятельских миноносца [1] и вскоре затем многочисленные дымы. Несколько позднее в направлении 75° увидели взрыв мины на очень большом расстоянии, повидимому, за германским заграждением. С достоверностью севернее места взрыва можно было различить несколько небольших судов; тип их не мог быть установлен. *V-186* получил приказание быть в дозоре у выхода из Моонзунда, чтобы при дальнейшем продвижении крейсера на восток он не мог быть отрезан стоящими в Моонзунде русскими кораблями. Погода была настолько ясна и видимость настолько хороша, что казалось возможным своевременно распознать русские корабли, выходящие с севера из Ганге или Лапвика. В 15.30 при приближении к обнаруженным сначала судам в них распознали маленькие серые пароходы с полосами на трубах [2]. Казалось, что это

[1] Миноносцы *Видный* и *Прыткий*. — *Прим. ред.*

[2] Это были русские тральщики, высланные для обследования границ минного заграждения, поставленного *Дойчландом* (в 39

были заградители, ставившие мины восточнее заграждения *Дойчланда*. Так показалось адмиралу, судя по действиям самого восточного парохода, который, будучи обстрелян *Аугсбургом*, направился сначала на юг, обогнул красный буй, а затем пошел самым полным ходом на восток. Однако, возможно, что русские суда работали и над немецким заграждением, которое, будучи обнаружено и определено русскими, могло с успехом быть включено в систему обороны Финского залива. Казалось бы, что русские могли его оставить на месте, не вытраливая.

С 15.45 до 16.05 *Аугсбург* обстреливал тральщики неприятеля с расстояния 11 *км* (61 кабельтов) и прекратил огонь из-за слишком большого расстояния и невозможности корректировать стрельбу. В 16.07 показались с севера два неприятельских больших корабля, повидимому, крейсеры, которые угрожали отрезать *Аугсбург*. Поэтому в 16.16 *Аугсбург* повернул на обратный курс, сделав подводной лодке *U-3* сигнал прожектором следовать за собой. Сигнал этот, к сожалению, был на подводной лодке понят, как приказание погрузиться, ввиду чего пришлось сделать новый сигнал, чтобы заставить лодку всплыть. Из-за ненужного маневра подводная лодка потеряла много времени и электрической энергии. В это время на *Аугсбурге* удалось установить, что подходившие с севера крейсеры принадлежат к типу «Баян». Поэтому адмирал Беринг продолжал тем же курсом итти на запад, чтобы не быть стесненным близостью германского заграждения. В 16.46 он повернул на русские крейсеры и пошел им навстречу самым полным ходом. Придя на расстояние 18 *км* (98 кабельтовых), адмирал приказал идущей в кильватер лодке погрузиться (см. схему 4, стр. 120).

Начался крайне интересный бой, который адмирал Беринг провел с *Аугсбургом* и *U-3* против превосходных сил

квадрате русской карты). Во время работ взорвался и погиб тральщик *Проводник*. Этот взрыв и был виден немцам. Находившийся в дозоре миноносец *Видный*, увидев неприятеля, полным ходом пошел предупредить тральщиков, которые начали отходить, но уже под обстрелом германских крейсеров. Вскоре подошли на поддержку *Адмирал Макаров* и *Баян*, которые вступили с *Аугсбургом* в перестрелку. — *Прим. ред.*

неприятеля с совершенно исключительным спокойствием. Его намерение заключалось в том, чтобы, не щадя *Аугсбург,* навлечь на себя неприятеля и таким образом дать подводной лодке возможность произвести атаку, — присутствие ее не могло быть заподозрено русскими, всецело занятыми обстрелом крейсера. Адмирал шел навстречу русским броненосным крейсерам до расстояния 13 *км* (72 кабельтовых), затем в 17.10 повернул на обратный курс и с расстояния 12 *км* (66 кабельтовых) открыл огонь, на который немедленно последовал ответ. Русские следовали за ним, ничего не подозревая, идя прямо на подводную лодку. Русские самым полным ходом гнались на параллельных курсах за *Аугсбургом,* который вскоре оказался накрытым высокими всплесками 203-*мм* снарядов русских крейсеров. Вскоре *Аугсбургу* пришлось прекратить огонь, чтобы не повредить подводную лодку, шедшую в направлении стрельбы крейсера. Снаряды русских ложились вплотную впереди и за *Аугсбургом* и шедшим за ним в кильватере миноносцем *V-25.* Осколки русских снарядов покрывали палубу легкого крейсера. Одного только прямого попадания было бы достаточно для того, чтобы вывести *Аугсбург* из строя. Адмирал рисковал своим флагманским кораблем в надежде дать *U-3* возможность атаковать неприятеля н а в е р н я к а. В 17.27 неприятель внезапно резко отвернул, — на флагманском корабле создалось впечатление, что это явилось следствием обнаружения подводной лодки[1]. Чтобы снова навлечь неприятеля на себя и подвести его еще ближе к *U-3,* адмирал решился на военную хитрость. «Право на борт, травить пар, изображаю аварию руля», — таковы были личные, совершенно неожиданные для всех, команды адмирала, когда он под неприятельским огнем застопорил машину и повернул на обратный курс (в это время расстояние между обоими отрядами было около 75 кабельтовых.—*Прим. перев.*). *Аугсбург* начал травить пар из вентиляционных труб машинного отделения и остался неподвижным в облаках белого пара. Русские должны были считать его тяжело повре-

[1] Лодку заметили только с мостика крейсера *Адмирал Макаров,* который и отвернул. — *Прим. перев.*

жденным. Русские корабли пошли на удочку, повернули в 17.32 на обратный курс и снова открыли сильный огонь приблизительно с расстояния 10 *км* (155 кабельтовых). Тогда адмирал пошел как можно дальше на юг, насколько позволяла близость банки Глотовой, а в 17.45 — на юго-запад. Не было сомнения, что подводная лодка в это время уже давно миновала противника. Русские легли на тот же курс; начался бой на параллельных курсах при увеличивающемся расстоянии. Стреляли не ближе чем на 13 *км* (72 кабельтовых). Русские залпы ложились хорошо, редко дальше, чем 150 *м* от корабля. *Аугсбург* снова открыл огонь, так как теперь опасность повреждения *U-3* миновала (см. IV на схеме 2, стр. 100).

Но из-за большого расстояния стрельба германского крейсера не могла быть успешной. В течение полуторачасового боя неприятель выпустил около 40 снарядов крупного калибра; средний калибр русские вводили лишь временами. В 18.00 русские прекратили огонь и повернули на север. Адмирал Беринг последовал их движению, чтобы оставаться в соприкосновении с противником и с наступлением темноты послать в атаку *V-25*. Из-за полного истощения запасов топлива *V-186* пришлось после возвращения из дозора у Моонзунда отправить в Данциг. Около 20.00 неприятель отошел за заграждение *Дойчланда*. Пришлось отказаться от намерения послать миноносец в атаку в опасный от мин район [1]. Ночь была очень ясная, с весьма хорошей видимостью, поэтому на удачную торпедную атаку нельзя было рассчитывать.

Военное счастье и на этот раз не улыбнулось Берингу. Несмотря на то, что он в течение полуторачасового артиллерийского боя вел за собой русские броненосные крейсеры, подводная лодка либо вовсе не могла произвести атаки, либо промахнулась. Повидимому, неприятель увидел что-то подозрительное, когда в 17.27 он внезапно отвернул влево: иначе его поворот нельзя объяснить. Лишь на

---

[1] Старший из командиров крейсеров, сражавшихся с *Аугсбургом*, командир крейсера *Адмирал Макаров*, был сменен за то, что, имея превосходство в силах, не воспользовался представлявшейся ему возможностью отрезать *Аугсбургу* путь отступления и не принудил его к решительному бою.— *Прим. ред.*

следующее утро в 4.16, когда флагманский корабль встретился с подводной лодкой на условленном месте вне Финского залива, контр-адмирал Беринг узнал подробности о действиях подводной лодки во время боя. На ней не сразу были поняты обстановка и план адмирала, ввиду недостаточной видимости и плохой сигнальной связи между крейсером и подводной лодкой. Увидев на севере русские крейсеры, *Аугсбург* тотчас же бросил русских тральщиков и самым полным ходом направился к идущей сзади подводной лодке. Под первыми залпами противника адмирал приказал лодке погрузиться, а сам пошел прямо на русских. В это время *U-3* находилась на неподбойном борту *Аугсбурга* и должна была под кормой крейсера пройти на подбойный борт последнего. При этом подводная лодка чуть не была протаранена миноносцем, шедшим за крейсером. *U-3* пошла под водою самым полным ходом для атаки на встречном курсе. Ввиду поворота русских вправо командир подводной лодки решился атаковать их с носа. Русские корабли, повидимому, шли медленно, поэтому шансы на удачную атаку были налицо. Управление рулями глубины затруднялось волнением: во время выхода на позицию подводная лодка несколько раз показывалась из воды. К несчастью последнее случилось и в 17.26, за одну минуту до предполагаемого выстрела, когда *U-3* находилась в 1 600 *м* (8,8 кабельтовых) от неприятеля. Повидимому, лодка была усмотрена русскими, так как последние немедленно отвернули, но не открывали по ней огня. Командир *U-3* не выпустил своих торпед раньше, ибо расстояние казалось ему слишком большим, а он хотел стрелять наверняка. Теперь неприятель начал от него уходить полным ходом вправо. *U-3* оставалась с застопоренными машинами, чтобы выждать дальнейших поступков неприятеля. Расход энергии старой лодки был настолько велик вследствие длительного плавания под водой самым полным ходом и обоих погружений, что лодка могла еще пройти под водой всего только 6 миль. Тем временем неприятель повернул обратно и стоял с застопоренными машинами в 4 000 *м* (22 кабельтовых), представляя собой столь выгодный объект для нападения, что лучшего нельзя было себе представить. Командир немедленно решился на вторую

атаку, которая для сбережения тока должна была быть проведена малым ходом. Когда торпедные аппараты были изготовлены, оба крейсера вновь развернулись и отошли в сторону. От атаки пришлось отказаться ввиду ее полной безнадежности. Рулевой горизонтальщик был совершенно измучен, так как на лодке был только ручной привод.

План адмирала не удался, главным образом, из-за ненадежности несовременной подводной лодки. И здесь подтвердилась истина, что успех против более сильного противника возможен на море только лишь при использовании самых новых и лучших средств борьбы. Главная причина неудачи должна быть отнесена к устарелости *U-3*, заложенной еще в 1907 г. По мобилизационному расписанию эта лодка была назначена в состав Дивизии обороны побережья и предназначалась для защиты Кильской бухты. Этот тип лодок требовал для погружения несколько минут. Во время атаки *U-3* можно было держать на должной глубине лишь в тихую погоду,—на зыби или волнении этот тип лодок так плохо управлялся, что они либо выскакивали на поверхность, либо погружались слишком глубоко. На лодке не было радиотелеграфа; она страдала многими техническими несовершенствами, которые к тому времени большею частью уже были исправлены на многих лодках, хотя окончательно их удалось устранить лишь во время войны. Поэтому командир лодки донес по возвращении, что лодка непригодна для длительной операции и может быть использована только лишь в целях береговой обороны. Адмирал всецело присоединился к этому мнению и просил главнокомандующего дать в его распоряжение более современные лодки[1].

Адмирал Беринг вынес из боевого опыта этого дня убеждение, что, ввиду образа действия русских и местных условий в Финском заливе, успех может быть достигнут только при применении боеспособных подводных лодок. Тогда казалось самым выгодным ставить у нашего загра-

[1] Здесь мы видим пример того, что если бы мы в 1907 г. приступили к массовой постройке подводных лодок, как тогда требовали заинтересованные круги, мы в 1914 г. имели бы негодный судовой состав этого класса. — *Прим. автора.*

ждения в устье залива две подводные лодки, одну севернее, другую южнее; каждая из этих лодок должна была быть подведена к заливу крейсером, каждая из них должна была бы оперировать самостоятельно. При таком расположении лодок было, как казалось, много надежды на успешность атаки русских крейсеров, выходящих из залива вдоль южного или северного побережья. Германское командование наглядно убедилось, что, благодаря хорошей стрельбе русских крейсеров и их 20-узловому ходу, который они могли держать долгое время, посылка в Финский залив старых германских крейсеров более невозможна. *Аугсбург* мог еще сохранить свободу действия лишь благодаря преимуществу в скорости (27 узлов против 21 узла) перед значительно более сильным противником. 16-узловому крейсеру *Амацоне* с его старыми 102-*мм* орудиями в 40 калибров был даже днем опасен любой новый русский эскадренный миноносец. Операции такого крейсера в Финском заливе были крайне рискованы. Один раз они кончились благополучно благодаря густому туману, скрывшему крейсеры от глаз неприятеля, но повторение операции такого крейсера было, конечно, невозможно. Крейсеров со скоростью менее 20 узлов не следовало посылать в Финский залив. Оперировать в Финском заливе мог один только *Аугсбург,* в крайнем случае *Любек.* По этой причине адмирал Беринг вернул крейсер *Гацелле,* посланный главнокомандующим к устью Финского залива для установления связи с флагманским кораблем. *Гацелле* было приказано итти к месту рандеву южнее Готланда. Крейсеру надлежало пополнить запасы угля с угольщика *Оберпрезидент Дельбрюк,* затем итти в дозор между Готландом и курляндским берегом, показать флаг у курляндского побережья и при подходящем случае разрушить маяк Стейнорт. *Амацоне* за два дня до этого прибыл вместе с *V-26* в Данциг, чтобы сдать команду с *Магдебурга,* и с вечера 29 августа вступил в дозор между Готландом и Эландом. *V-26* был отправлен для более быстрого исправления боевых повреждений в Штеттин на завод Вулкан. 28 августа сам адмирал в 16.20 на *Аугсбурге* направился с *V-26* в Нейфарвассер вдоль побережья Готланда. *U-3* была послана в Киль, ибо только там можно было вы-

полнить необходимый ремонт. 29 августа в 6.00 флагманский крейсер вошел в Нейфарвассер. *V-25* прибыл туда в 7.25, предварительно передав приказание на *Гацелле* и угольный транспорт.

Адмирал Беринг ясно сознавал, что операция, несмотря на исключительное самопожертвование личного состава всех участвовавших в ней кораблей и судов, ввиду гибели *Магдебурга*, была для нас неудачной. Русские имели неожиданный успех, который еще больше должен был укрепить их в сознании правильности их действий до сего времени, что было бы лишним доказательством выгодности для них ограничиваться стратегической обороной. Продолжая действовать так, они заставили бы нас, если мы не желали стать совершенно пассивными, продолжать операции, при которых риск потерять надводные суда был несоизмеримо более высок в сравнении с возможным успехом.

Лучших для нас результатов можно было ожидать от применения в Балтийском море подводных лодок. Сравнительно незначительный риск обеспечивал нам с достаточной достоверностью достижение нашей главной военной задачи — подорвать активные намерения русских. Принц Генрих вынес такое же впечатление из донесения адмирала Беринга о бое и написал начальнику морского генерального штаба дословно нижеследующее:

> «Силы, которые мне будут предоставлены в зависимости от военной обстановки, всегда будут слабее русских. Поэтому необходимо продолжать вводить русских в заблуждение относительно действительного положения вещей и стараться добиться какого-нибудь успеха нашими слабыми силами, если только это окажется возможным. Я убежден, что подводными лодками можно будет достигнуть многого, и поэтому прошу присылки пока двух новых подводных лодок, способных на активные операции».

Тогдашний начальник морского генерального штаба, адмирал Поль, телеграфировавший в конце первой недели войны главнокомандующему о необходимости энергичных действий, сделал 3 сентября нижеследующую пометку на донесении об операции адмирала Беринга:

«Судя по донесениям, наши корабли неоднократно ставились в Финском заливе в очень опасное положение. Главнокомандующий морскими силами Балтийского моря должен это чувствовать и не подвергать свои корабли опасности в такой степени».

Несмотря на это критическое замечание, начальник генерального штаба лично не принял никаких мер, он продолжал предоставлять главнокомандующему морскими силами Балтийского моря выполнять возложенные на последнего задачи с теми же недостаточными силами, причем корабли приходилось ставить в крайне опасное положение, если при их помощи желали чего-нибудь добиться. Таким образом, начальник морского генерального штаба отклонил от себя высшее и единое руководство ведением морской войны на всех морских театрах. Вследствие этого оба высших морских начальника — командующий Флотом открытого моря и главнокомандующий морскими силами Балтийского моря — продолжали работать порознь на усиление подчиненных им соединений и энергично защищали свою самостоятельность по отношению к морскому генеральному штабу.

В своем донесении о боях 26 и 27 августа контр-адмирал Беринг упоминал, что намеченные активные операции могли при существующем соотношении сил выполняться без слишком большого риска лишь в том случае, если бы крейсеры имели поддержку в сильных боевых кораблях, на которые можно было бы отступать. Так как подобная поддержка была невозможна, то Беринг просил ему позволить рисковать и впредь, «причем он будет стараться сделать риск сколь возможно малым». Он и его штаб доказали своими первыми операциями, что у них не было недостатка в доблести. Грос-адмирал принц Генрих не мог согласиться с доводами адмирала. Продолжение операций этого рода, которые, при увеличивающейся инициативе русских, имели все меньше надежд на успех, пока что не могло быть оправдано. Потеря *Магдебурга* была тем чувствительнее, что двумя днями позже, 28 августа, три легких крейсера были уничтожены англичанами в

Гельголандской бухте. Поэтому главнокомандующий морскими силами Балтийского моря приказал адмиралу Берингу:

> «временно ограничить свою деятельность наблюдением за русскими морскими силами и не предпринимать активных операций в Финский залив».

Вместе с тем принц признал полностью все те выводы, которые адмирал Беринг сделал для дальнейшего ведения войны из операции 26 и 27 августа. В обстоятельном донесении он изложил начальнику морского генерального штаба свои взгляды на обстановку на Балтийском театре и свои дальнейшие намерения. Он указывал на то, что русские, без сомнения, хорошо осведомлены о точном месте заграждения, поставленного *Дойчландом.* Это можно было заключить из показаний капитанов различных пароходов, опрошенных адмиралом Берингом во время операции, а также из обнаружения русских тральщиков, работавших вблизи заграждений. Заграждение перестало быть опасным для неприятеля.

Главнокомандующий опасался, что потеря *Магдебурга* поднимет боевой дух русских и даст им повод перейти к энергичным операциям вне Финского залива. Далее, он указывал на необходимость продолжения в возможно скором времени операций против русского побережья, для чего считал необходимым предоставить в его распоряжение еще один большой крейсер *Принц Генрих.* Главнокомандующий считал необходимым, как только боевая обстановка позволит, повторить поход 4-й эскадры, прерванный, против его желания, главным командованием 26 августа. Этим он думал поддержать впечатление, что германский флаг господствует на Балтийском море, и надеялся появлением большого числа сильных кораблей у русского побережья произвести серьезное впечатление в России и в прибалтийских странах. В то же время корабли эти должны были быть опорой для дальнейших операций адмирала Беринга вглубь Финского залива. Эта, совершенно правильная сама по себе, мысль, считалась лишь с одной целью — с войной против России, но ведь главный противник, в лице Англии, находился на Северном море. Морские силы, присылку

коих испрашивал принц Генрих, должны были быть изъяты из Северного моря, что по тем временам было невыполнимо. Наоборот, если бы суда, оперировавшие в Балтийском море, были для этого пригодны и обстановка позволила бы, то их охотно использовали бы для усиления состава сил Северного моря. Таких взглядов держался также и заместитель начальника морского генерального штаба в Берлине контр-адмирал Бенке, который в течение первых месяцев войны отвечал отказом на все просьбы главнокомандующего об усилении. Последний требовал для Балтийского моря присылки сначала *Блюхера,* затем судов 4-й, 5-й и 6-й эскадры и броненосных крейсеров младшего флагмана разведывательных сил.

Сложившемуся еще в мирное время взгляду, что силы Флота открытого моря всегда будут недостаточны для борьбы с Англией, грозила опасность быть забытым. Неожиданная для нас стратегическая оборона англичан, которой и мы противопоставили стратегическую оборону, в значительной мере парализовала нас в Северном море. Однако, выяснилось, что, при каждом временном откомандировании кораблей из Северного моря в Балтийское, деятельность Флота открытого моря парализовалась еще в большей степени, чем раньше, так как чувство слабости по сравнению с Англией там ощущалось еще острее. С другой стороны, раздавались голоса, требовавшие перевода частей флота Северного моря в Балтийское море, так как надеялись, что вместо длительного поджидания англичан удастся проявить энергичную деятельность против русских. Те, кто держался этого мнения, забывали, что уничтожение русских, укрепившихся в Финском заливе, в их базах может быть достигнуто лишь путем привлечения очень крупных сил и ценою больших потерь со стороны нападающего, ввиду чего успех мог быть достигнут лишь ценой продолжительного ослабления сил Северного моря.

И теперь еще кажется сомнительным, мог ли бы наш успех на Балтийском море иметь решающее значение в борьбе с исполинским русским континентальным государством и иметь влияние на исход войны в целом. Несомненно, что при этом наши главные силы оказались бы

ослабленными, что не могло иметь оправдания. Все сказанное не исключало желательности нанесения при удобном случае частями Флота открытого моря коротких ударов в Финский залив для оживления и поднятия духа личного состава. Для этого, однако же, следовало создать единое командование флотами Северного и Балтийского морей. Балтийское море оставалось второстепенным театром. Доблесть личного состава должна была возместить слабость материальной части.

Глава VII

ГРОС-АДМИРАЛ ПРИНЦ ГЕНРИХ ПРУССКИЙ С ЧАСТЯМИ ФЛОТА ОТКРЫТОГО МОРЯ ПЕРЕД ФИНСКИМ ЗАЛИВОМ С 3 ПО 9 СЕНТЯБРЯ 1914 г.

После короткой стоянки в Нейфарвассере для погрузки угля и необходимейших работ контр-адмирал Беринг вышел на *Аугсбурге* 30 августа в 18.00 на поддержку крейсеров *Гацелле* и *Амацоне,* находившихся в дозоре восточнее и западнее Готланда. Мысль, что оба легких крейсера, не располагавших ни мощной артиллерией, ни скоростью, держатся одни без миноносцев далеко в море, волновала адмирала во время двухдневной вынужденной стоянки в порту. 29 августа в 4.20 *Гацелле* обстрелял и разрушил маяк Стейнорт. Из-за своего устаревшего радиотелеграфного аппарата *Гацелле* не мог сноситься непосредственно с Данцигом: на расстоянии 120 морских миль он принимал радио, но давать их не мог. 31 августа в 10.15 *Аугсбург* пришел на линию дозора между Эстергарн и Виндавой. В течение дня и последующей ночи крейсер держался между Готландом и Курляндией. *Гацелле* занял западную часть этого района, прилегающую ближе к Готланду, *Аугсбург* — восточную часть, под курляндским берегом. *Амацоне* оставался в дозоре западнее Готланда между Оландом и южной оконечностью Готланда. Дни и ночи были ясные, с хорошей видимостью; неприятеля не было видно. 1 сентября в подкрепление подошел *V-25,* а позднее *Т-124,* заменивший вышедший из строя миноносец *Т-102.* Миноносцы также вступили в дозор. Первым к Готланду стоял

Т-124, далее *Гацелле, Аугсбург* и *V-25,* в районе восточнее Готланда; расстояние между кораблями — 16 миль. В течение ночи с 1 на 2 сентября адмирал намеревался на *Аугсбурге* с *V-25* произвести разведку до линии Готска-Сандэ — Дагерорт. В течение дня крейсеры ходили взад и вперед малым ходом, не обнаружив ничего подозрительного. В 22.10 *Аугсбург* и *V-25,* идя на север, обнаружили севернее Фаре прямо по курсу дымы. Стояла ясная, светлая ночь с превосходной видимостью. Задул сильный N, быстро поднявший крупную волну. Идущие против волны корабли сильно принимали воду носом. Вскоре обнаружилось, что дымы принадлежали крупным кораблям, шедшим на SW. Поэтому в 22.20 контр-адмирал Беринг повернул на обратный курс, чтобы, идя впереди предполагаемого противника, оставаться с ним в соприкосновении. Восточнее обнаруженных кораблей позднее появился еще корабль, по-видимому, большой быстроходный русский эскадренный миноносец, возможно, *Новик,* шедший большим ходом одинаковым курсом с *Аугсбургом.* В 23.04 показалось, будто этот миноносец, приблизившийся сзади, выпустил свои мины с расстояния около 8 *км* (40 кабельтовых); он в это время находился на 4—5 румбов сзади левого траверза. Следов торпед не было обнаружено, однако, огонь от порохового заряда при выпуске торпед был замечен. *Аугсбург* открыл прожектора, но осветить миноносец из-за большого расстояния не удалось. Тогда *Аугсбург* повернул на эскадренный миноносец, тоже повернувший обратно, и преследовал его самым полным ходом на север. При этом крейсер принимал носом столько воды, что из передних орудий нельзя было стрелять. Эскадренный миноносец и другие неприятельские корабли вскоре скрылись из виду в северном направлении. Расстояния для точного наблюдения и измерения дистанции были слишком велики.

В 23.14 *Аугсбург* снова повернул на юг. Вскоре затем вновь показался корабль, сильно дымивший. *Аугсбург* постарался выйти ему под нос. В 0.50. 2 сентября в корабле был опознан эскадренный миноносец. *Аугсбург* повернул на встречный курс. Русский эскадренный миноносец также повернул и полным ходом пошел на север. Так как погоня не могла быть успешной, а стрелять из-за вкатывающихся

волн было невозможно, то адмирал с *Аугсбургом* и *V-25* снова повернул на 182°. В 1.10 русский эсминец исчез вторично [1].

В течение остатка ночи отряд держался в дозоре, как днем. На следующее утро, в 6.30, на севере снова показались 4 дыма. В двух ближайших, в 8.32, было опознано два трехтрубных крейсера. Оба другие дыма скрылись — один на востоке, другой на западе. Контр-адмирал Беринг

---

[1] 1 сентября русский отряд в составе *Рюрика, России, Богатыря, Олега, Новика* и миноносцев полудивизиона особого назначения и 11-го дивизиона вышел в море для операции, целью которой была разведка на линии Стейнорт — Хоборг, и атака неприятельских судов, если они встретятся. Если же встречи не произойдет, то предполагалось *Олегу* и *Богатырю* подойти ко входу в Данцигскую бухту, разрушить наблюдательные пункты Брюстерорт и Риксгефт, *Новику* — произвести разведку в бухте, после чего они должны были итти на соединение к *Рюрику* и *России* в пункт в 30 милях от Хоборга. Затем произвести поиск против торговых судов.

Утром отряд вышел из Ревеля. Погода — очень свежая, миноносцы не могли держаться в море и к вечеру были отпущены. У *Богатыря* случилась авария в машине, и ему было разрешено итти в Ревель.

> «Ночью отряд был у Готланда. В 11.30 вечера, — пишет адмирал Эссен в своем дневнике, — позади отряда, с левой стороны, был усмотрен дым, быстро нас нагоняющий, — очевидно, неприятельский легкий крейсер. Вскоре впереди с левой стороны под луной усмотрен был другой дым и этим определилось, что это неприятельский крейсер, при котором держится миноносец. Приготовились к отражению атаки. Крейсер сначала повернул нам на пересечку курса, затем — на нас или от нас — распознать было трудно, впоследствии оказалось, что от нас. Послал на него *Новик*, чтобы произвести атаку. Стрелять нам было невозможно. Расстояния определить нельзя, и я лично не мог различить в бинокль силуэт крейсера, так что наводка была бы проблематичная... Не желая поэтому себя обнаруживать, что несомненно случилось бы в случае стрельбы, которую ночью трудно было бы остановить и которая, естественно, при нашем неумении стрелять ночью, была бы беспорядочной и, из-за невозможности определить расстояние, — непродуктивной — я не велел стрелять... Опасаясь атаки, повернул сначала на 8, а потом на 16 румбов, решив, что приму атаку на удалении...»

Посланный в атаку *Новик* выпустил торпеды с большой дистанции, и его атака была безрезультатна.

лег на южный курс, оставаясь в соприкосновении с неприятелем. *Гацелле, Амацоне* и обоим миноносцам результаты наблюдений за противником передавались по радио. Видимость продолжала быть очень хорошей.

Все еще дул свежий северный ветер. Волнение было значительно. Адмирал справедливо опасался за *Гацелле,* который под натиском весьма сильного противника мог оказаться в довольно тяжелом положении, ввиду своей тихоходности. *Аугсбург* из-за слабости своей артиллерии также не мог принять боя, ему пришлось бы использовать свое преимущество в скорости лишь для отступления. Из-за хорошей видимости атака миноносцев была невозможна. В 9.10 контр-адмирал Беринг дал радио *Гацелле:* «Итти по усмотрению в шведские территориальные воды». В 9.30 неприятель, в котором были опознаны два крейсера типа «Богатырь», внезапно повернул и пошел полным ходом на NNW. *Аугсбург* последовал за ним, но в 10.00, когда русские корабли скрылись из виду на широте Виндавы, повернул на юг. Причина этого, более чем осторожного, поведения неприятеля непонятна. Возможно, что он предполагал за нашими крейсерами более крупные силы или опасался при дальнейшем продвижении возможности быть отрезанным нашими кораблями, идущими западнее Готланда. Адмирал счел правильным оттянуть линию охранения назад до широты Нэра (на Готланде). Правым флангом

Отряд тем временем повернул сначала на W, ближе к берегу острова Готланд, затем лег на N и с заходом луны снова повернул на S, имея 16 узлов хода. Около 6.00 к отряду присоединился *Богатырь* (который, узнав из радио о встрече с неприятелем, не пошел в Ревель). В 9.00 справа по курсу был усмотрен неприятельский дым. *Олегу* и *Богатырю* было приказано его догнать и атаковать. После 1½-часового преследования 21-узловым ходом его, однако, догнать не удалось, и крейсеры вернулись к отряду.

Адмирал Эссен теперь решил оставить *Богатыря* и *Олега* по восточную сторону Готланда, а самому с *Рюриком* и *Россией* обойти остров кругом и отрезать неприятеля от юга. Однако, встретив у Готска-Сандэ шведский пароход, командующий счел себя обнаруженным, вследствие чего дальнейший поиск не мог быть для противника внезапным и потерял свое значение. Отряд повернул и направился к Ревелю. Таким образом, случайная встреча с *Аугсбургом* сорвала всю операцию. — *Прим. ред.*

охранение должно опираться на минное заграждение, поставленное *Аугсбургом* около Либавы. Таким образом, район наблюдений был сокращен. *Гацелле* был поставлен на левый фланг, чтобы находиться сколь возможно ближе к шведским территориальным водам. Из сказанного явствует, сколь опасно было держать старые легкие крейсеры для разведки и наблюдения за неприятелем на выдвинутых столь далеко вперед позициях. При появлении более сильного противника крейсеры могли избежать гибели, лишь использовав свою скорость.

Следует добавить, что донесения дозорных крейсеров не имели большого практического значения для мероприятий главнокомандующего, так как в восточной части Балтийского моря не имелось крупных сил для их поддержки. На подход кораблей из Киля требовалось по крайней мере 36 часов. Подобная разведка крейсеров является целесообразной лишь в том случае, если вблизи находятся крупные силы, способные принять на себя возвращающиеся крейсеры и сами атаковать противника. И все-таки эти выдвинутые вперед крейсеры несли ценную службу, так как русские постоянно чувствовали себя под наблюдением и должны были отказаться от крупных операций в западной части Балтийского моря, которые могли быть успешными лишь при соблюдении принципа внезапности.

Грос-адмирал принц Генрих получил радиодонесение адмирала Беринга об обнаружении и действиях неприятельских сил 2 сентября в 3.45 и в 9.40. Они подтвердили его мнение о том, как авария *Магдебурга* должна будет отразиться на дальнейшем плане операций русских на Балтийском море. От русского командования мы ожидали в то время гораздо больше того, что оно предполагало делать на самом деле. Было понятно, что германское командование, сознавая свою слабость на Балтийском море и громадное превосходство в силах противника, не могло предполагать, что русские ограничатся одной только обороной. Поэтому главнокомандующий морскими силами Балтийского моря имел основание думать, что действия русских являются началом операций против германского побережья. Впервые русские корабли были обнаружены так далеко вне Финского залива: можно было думать, что Либава

вновь станет их базой и что предвидится изменение оперативных планов русских в Балтийском море, по всей вероятности, в зависимости от английских планов. Как раз в это самое время, 28 августа, англичане предприняли свою операцию против Немецкой бухты. Грос-адмирал принц Генрих немедленно передал донесение адмирала Беринга начальнику морского генерального штаба и просил немедленно подчинить ему младшего флагмана разведывательных сил с крейсерами *Роон* и *Принц Адальберт*,

> «чтобы помешать дальнейшим наступательным операциям русских».

Он считал крайне желательным

> «приказать 4-й эскадре как можно скорее произвести демонстрацию перед Финским заливом, чтобы отнять у русских охоту начать операции против прусского побережья».

До получения разрешения он уведомил начальника 4-й эскадры и младшего флагмана разведывательных сил о предпринятых шагах и просил обоих начальников держаться со своими силами наготове вблизи Киля. *Ундине* было приказано срочно допринять уголь, *Т-91, Т-93, Т-94* были вызваны из дозора у Моэна и Засница, чтобы принять уголь и быть готовыми в любое время направиться вместе с *Ундине* на восток. 2 сентября в 18.55 вместо ответа была получена следующая телеграмма, подписанная начальником морского генерального штаба:

> «В случае дальнейшего продвижения русских готовые к бою корабли 4-й эскадры должны быть посланы вперед, но не дальше Мемеля. Эскадра должна быть в любое время готова по приказанию командующего Флотом открытого моря итти в Северное море. *Принц Адальберт* и *Роон* необходимы на театре Северного моря».

Адмирал Поль делает здесь следующую пометку в своих записках:

> «Статс-секретарь Тирпиц хочет во что бы то ни стало перевести один большой крейсер (подразумевается *Блюхер*) в Балтийское море, чтобы там поправить поло-

жение. Я охотно передал бы его туда, но это слишком ослабит Флот открытого моря. Я бы сделал это лишь для того, чтобы не нарушить боевой подготовки 4-й эскадры посылкой на восток, чтобы она могла насколько возможно скорее перейти в Северное море».

Блюхер несомненно был бы самым подходящим флагманским кораблем для Балтийского моря, ибо ввиду недостаточной скорости и слабости артиллерийского вооружения он был слишком слаб для эскадры линейных крейсеров Флота открытого моря. С другой стороны, точка зрения — не передавать ни одного корабля с запада на восток, прежде чем на Северном море не будут достигнуты решительные результаты,—вполне соответствовала предварительным расчетам морского генерального штаба. По этой причине даже все старые эскадры в начале войны были назначены в состав Флота открытого моря.

Поддержка со стороны 4-й эскадры, которой было разрешено продвигаться не далее Мемеля, была мало полезна главнокомандующему морскими силами Балтийского моря. Она явилась полумерой, правда, находившейся в соответствии с категорически предписанным выжидательным образом действий Флота открытого моря. Даже при продвижении не далее Мемеля эскадра без достаточной охраны миноносцами не была в безопасности. Нужно было считаться с тем, что русские, убедившись в слабости германских морских сил в Балтийском море, могли ожидать прибытия более сильных соединений из западной части Балтийского моря и поставить мины на путях последних. Между тем, в главной квартире в течение дня были получены дальнейшие сведения о движении русских судов, о которых мы уже упоминали выше. Здесь стоит проследить ход мыслей начальника морского генерального штаба, записанных им тогда же:

«2 сентября 1914 г., в 14.00. Продвижение русских к Готланду заставляет послать дальнейшие подкрепления в Балтийское море. Следует избегать боя в Балтийском море, но в то же время не позволять неприятелю обстрелять побережье у Кольберга. Балтийское море необходимо держать свободным. Последнее может быть достигнуто

лишь в том случае, если мы откажемся от ведения войны на Северном море. Посылка 4-й эскадры на восток требует ее охраны миноносцами и крейсерами. Разговор с статс-секретарем в присутствии адмирала Мюллера показал, что первый отказался от своего первоначального мнения о необходимости сосредоточения всех наших морских сил в Северном море против английского флота. Он считал, что положение сейчас изменилось: высадка английского экспедиционного корпуса в Бельгии освободила II и III флоты англичан, и поэтому для нашего флота стало еще труднее вступить в бой. Он хочет отказаться от операций на Северном море и даже говорит о посылке 3-й эскадры в Балтийское море, так как ее корабли обладают большей живучестью. На это я замечаю, что, во-первых, II и III флоты англичан не освободились: они должны прикрывать подход к каналу и сообщения с Францией в той же мере, как и прежде. На посылку 3-й эскадры я не могу согласиться, так как она совершенно необходима для защиты Немецкой бухты; в восточной части Балтийского моря эскадру нечем защищать от торпедных атак, а эти ценные корабли нельзя подвергать случайностям. Я готов выделить из состава морских сил Северного моря *Блюхер*, один легкий крейсер и две флотилии миноносцев, из которых одна была бы вооружена 88-*мм* орудиями, для использования этих кораблей в Балтийском море».

Из вышеприведенного совершенно ясно, что адмирал Поль в это время еще считался с возможностью активного выступления англичан в Северном море, которое должно было быть отражено всеми силами Флота открытого моря. Поэтому он не считал себя вправе передавать корабли на другой театр. Грос-адмирал Тирпиц держался того мнения, что активных операций от англичан т е п е р ь нельзя ожидать; с другой стороны, он, после перевозки первых крупных транспортов войск, считал англичан настолько сильными, что активные выступления германского флота в тот период времени были бы нецелесообразны. Статс-секретарь хотел послать крупные силы в Балтийское море только в р е м е н н о, причем под «крупными силами» он подразумевал обладающие исключительной живучестью и лучшей

подводной защитой корабли 3-й эскадры. Начальник же генерального штаба, напротив, стоял за посылку кораблей более старой 4-й эскадры, обладавших меньшей непотопляемостью. Чем лучше материальная часть, тем меньше вероятности потерь, — одно попадание торпеды в не так хорошо защищенную подводную часть кораблей 4-й эскадры могло иметь последствием гибель корабля. Грос-адмирал Тирпиц такой переброской сил хотел, главным образом, облегчить командам Флота открытого моря время выжидания в устьях рек, пагубно отражавшееся на боевом духе, и дать эскадрам возможность проделать эскадренное маневрирование на чистой воде. Пребывание столь сильных соединений в Балтийском море могло быть использовано для устрашения русских в духе намерений главнокомандующего на Балтийском море, настаивавшего на демонстрациях у русского побережья. Цель существования флота — бой с англичанами — оставалась в прежней силе. Наоборот, такая временная смена театра лишь укрепила бы Флот открытого моря для выполнения его главных задач в Северном море. Заместитель начальника морского генерального штаба в Берлине, контр-адмирал Бенке, неизменно держался того мнения, что следовало отказывать главнокомандующему Балтийским флотом в его требованиях подкреплений, сосредоточить в с е корабли против Англии, взять инициативу в Северном море в свои руки, а Балтийское море предоставить самому себе, пока обстоятельства властно не потребуют наступления против русских за счет интересов в Северном море. Но в тот момент так далеко дело еще не зашло. Наоборот, боевой опыт первого месяца выявил такую бездеятельность и боязливость русских, на которую совершенно нельзя было рассчитывать. Продвижение русских до широты Виндавы еще не являлось показателем их намерения угрожать германскому побережью или обстрелять Данциг. Понятно, что главнокомандующий морскими силами Балтийского моря оценивал поход русских в Балтийское море серьезнее, так как он являлся о т в е т с т в е н н ы м начальником на этом театре войны. Но на ведение войны в целом операции в Балтике не имели большого влияния. Чтобы пойти навстречу главнокомандующему, начальник морского генерального штаба

занял среднее положение, предоставив ему, кроме 4-й эскадры, еще крейсер *Блюхер*, один быстроходный легкий крейсер и две флотилии миноносцев. Без этих судов можно было, как считали в то время, в крайнем случае ненадолго обойтись в Северном море. 3 сентября в 2.40 главнокомандующий получил нижеследующую телеграмму из главной квартиры:

> «Кайзер приказал послать в Балтийское море 4-ю эскадру, *Блюхер*, один быстроходный крейсер и две флотилии миноносцев, чтобы держать Балтийское море свободным[1]. Кайзер приказал избегать неудач. Старые легкие крейсеры не должны без поддержки выдвигаться столь далеко вперед, как это делалось».

Для очень энергичного и активного принца приказание «избегать неудач», естественно, являлось мерой предосторожности, которая очень легко могла бы связать менее энергичного командующего. В Северном море посылка этих морских сил вызывала различную оценку. Командующий Флотом открытого моря, конечно, стоял на принципиальной точке зрения, что нельзя переводить ни одного корабля в Балтийское море, и, наоборот, 4-ю эскадру следовало как можно скорее направить в Северное море. Иного мнения держались на эскадрах, на которых уже болезненно развивалось уныние от ожидания врага, не желавшего появиться. Личный состав эскадр настаивал на боевой деятельности в Балтийском море, ибо против Англии ничего не предпринималось.

Получив приказание главной квартиры, принц Генрих немедленно приказал 4-й эскадре итти с экономической скоростью в 18° в. д. и 56° 25′ с. ш. (южнее Готланда, см. схему 5, стр. 160). Эскадре надлежало держаться на указанной параллели до долготы 19° и служить прикрытием для адмирала Беринга и его крейсеров. Главнокомандующий предполагал с *Блюхером*, *Страсбургом*, 2-й и 3-й флотилиями миноносцев выйти позднее и соединиться с эскадрой утром 5 сентября. Вместо тральщиков были высланы из Северного моря в Киль прорыватели заграждений — *Мекленбург*, *Вест-*

[1] Zum Freihalten.

фален (не смешивать с линейными кораблями) и *Боливия* — на середину линии между северной оконечностью Эланда и Стура Карльсе в район западнее Готланда. До прибытия главнокомандующего руководство всеми операциями в восточной части моря возлагалось на командира 4-й эскадры. Адмирал Беринг на *Аугсбурге* был извещен обо всем этом 3 сентября в 6.56 по радио. В тот же день 3 сентября он был принужден отправить *Гацелле* из дозора между Готландом и Курляндией в Данциг, так как у крейсера обнаружилась слабина в дейдвудах. Приняв у Хоборга 420 тонн угля с угольщика, чтобы ко времени прибытия 4-й эскадры быть в полной готовности, *Аугсбург* с остальными кораблями оставался в дозоре восточнее и западнее Готланда. *Амацоне* было отдано подобное же приказание. Этот крейсер на время приемки угля 4 сентября был заменен на его позиции западнее Готланда миноносцем *Т-124*. 4-я эскадра вышла из Киля 3 сентября в 8.15. Крейсеру *Ундине* было приказано выйти из Киля в 14.55 к месту назначенного рандеву южнее Хоборга. Миноносец *Т-94* был вызван из Засница и назначен посыльным судном при эскадре. Главнокомандующий ожидал в Киле прибытия *Блюхера*, назначенного флагманским кораблем на время операции. Тем временем он получил следующую телеграмму морского генерального штаба, сокращавшую еще и срок операции:

> «Как только вы соберете все предназначенные силы, отпадает запрет распространить район операции далее Мемеля. Предполагается короткая демонстрация ввиду краткости отводимого вам времени и по возможности скорейшее возвращение. Адмирал».

Крейсер *Страсбург*, прибывший в Киль 3 сентября в 18.30, а также 2-я и 4-я флотилии вышли порознь на восток после пополнения запасов угля в ночь на 4 сентября. Гросадмирал принц Генрих на время своего отсутствия передал исполнение своих обязанностей командиру Дивизии обороны побережья. В распоряжении контр-адмирала Мишке оставалось в западной части Балтийского моря: легкий крейсер *Тетис*, канонерская лодка *Пантер*, 4 миноносца, рыболовные суда и прибывшие 29 августа из Свинемюнде суда для блокирования неприятельских портов. Ему

было приказано поставить у южного выхода из Большого Бельта второе заграждение в том случае, если бы поступили не подлежащие сомнению сведения, что неприятельские силы вторгаются в Большой Бельт с севера. Фемарн-Бельт было предположено заградить лишь после категорического приказания главнокомандующего, которого следовало испросить по радио. В 16.00 грос-адмирал принц Генрих со своим штабом перешел на *Блюхер* и вышел на восток, чтобы лично руководить операцией в восточной части Балтики.

На походе в 22.29 он получил телеграмму из главной квартиры, которая еще более ограничила его свободу решений:

> «Кайзер еще раз рекомендует вам быть крайне осторожным в предстоящих операциях. Следует избегать вступать в бой с превосходными силами и не выходить на подозрительные в отношении мин фарватеры. Морской генеральный штаб».

Посылка такой телеграммы военачальнику, идущему на врага, психологически объяснима. В главной квартире знали, что операции в августе в Финском заливе отличались предельной смелостью, в бою 28 августа флот понес значительные потери в результате желания личного состава во что бы то ни стало вступить в бой с неприятелем. В своих записках адмирал Поль отмечает, что

> «предстоящие операции в Балтийском море ожидались с большой тревогой».

Этим и объясняется вторичное предостережение главнокомандующему. Однако, нет сомнения, что телеграмма была излишней и даже могла принести вред.

При дальнейшем следовании отряда на восток погода ночью и утром 5 сентября все ухудшалась. Ветер от NtOst 7—8 баллов временами доходил до силы шторма, вследствие этого к 11.30 к месту рандеву южнее Хоборга не смогли подойти три миноносца 6-й флотилии и один миноносец 2-й флотилии; на походе против сильной волны им залило морской водой передние кочегарки. Ночью, когда стихло, эти миноносцы соединились со своими флотилиями. Все прочие силы были в месте рандеву. Из сил адмирала Беринга

подошел лишь один *Аугсбург*. С согласия командира 4-й эскадры адмирал Беринг привлек *Ундине* и *Страсбург* к дозорной службе восточнее Готланда, ибо в ночь на 4 сентября ему пришлось отправить крейсер *Гацелле* в Данциг, а *V-25* — для приемки нефти.

В ночь на 5 сентября Беринг со своим флагманским кораблем покинул дозорную линию, чтобы своевременно подоспеть к сборному пункту. Таким образом, 5 сентября утром, кроме двух названных легких крейсеров, оставались в дозоре западнее Готланда только *Амацоне* и *Т-124*. Они получили от главнокомандующего приказание не заходить севернее 57° с. ш. Три прорывателя заграждений были посланы обратно в Киль, так как вследствие последних распоряжений, связывавших главнокомандующего, их присутствие стало излишним. Из Свинемюнде было послано еще три угольных парохода к стоявшему у Хоборга угольщику *Дельбрюк*. Кроме этого, два госпитальных судна были вызваны с Эльбы. 4 сентября *Амацоне* и *Т-124* не могли пополнить своих запасов с угольщика из-за очень свежей погоды, поэтому их пришлось отправить в Данциг за углем. *Т-124* во время всей операции оставался в Данциге для исправления радиотелеграфа. *Амацоне* вновь присоединился к главным силам 7 сентября после полудня.

Южнее Хоборга сильный NO развил 5 сентября столь крупную волну, что заседание главнокомандующего с командиром 4-й эскадры и адмиралом Берингом на *Блюхере* не могло состояться, так как миноносцы не могли приставать к борту. Поэтому оказалось неизбежным подойти ближе к берегам Готланда, и о присутствии отряда могли узнать русские. Чтобы поправить дело, главнокомандующий приказал после съемки с якорей всем судам итти от Готланда на юг, дабы таким путем ввести в заблуждение разведку неприятеля. Грос-адмирал принц Генрих на заседании флагманов и начальников флотилий указал, что главная цель операции сломить усиливающуюся самонадеянность русских. Несомненно, потеря *Магдебурга* подбодрила русское командование на операции, распространившиеся в течение последних дней до узкости Готланд — Курляндия. Поэтому следовало, по возможности, нанести русским

урон и заставить их вернуться к тому оборонительному образу действий, которого они держались до 27 августа.

Главнокомандующий указал на категорическое, несколько раз повторенное приказание кайзера не вступать в бой с превосходными силами и избегать опасных от мин фарватеров. Свои намерения в заключение он формулировал следующим образом:

«1. Выманить русские корабли из Финского залива, отвлечь их на юг и отрезать.

2. Флотилиям при благоприятных условиях произвести торпедные атаки.

3. Обстрелять маяки и сигнальные посты.

4. Произвести впечатление на русских появлением в сколь возможно большем числе пунктов русского побережья германских кораблей, дабы таким образом облегчить адмиралу Берингу его боевые задачи в восточной Балтике после ухода морских сил Флота открытого моря».

Затем грос-адмирал принц Генрих дал подробные указания о своих намерениях на следующий день (6 сентября). Адмиралу Берингу было приказано между 4.00 и 5.00 на *Аугсбурге* с *V-25* обстрелять маяк Дагерорт, после чего проникнуть до меридиана 22° 10′ в Финский залив. На это приказание Беринг возразил, что *Аугсбург* легко может быть отрезан, если русские корабли окажутся у Богшера; прежде чем подойдут германские главные силы; так как, кроме того, русские могли поставить минные заграждения севернее Даго, от этого плана пришлось отказаться. Главной причиной изменения плана следует, однако же, признать дважды повторенное приказание императора быть особенно осторожными, ибо контр-адмирал Мишке во время своей заградительной операции с *Дойчландом* подвергался значительно большей опасности, а пожелания главнокомандующего тогда шли еще дальше. В ночь с 5 на 6 сентября *Блюхер* пошел с двумя самыми быстроходными линейными кораблями — *Брауншвейгом* и *Эльзасом,* которые могли продолжительное время держать скорость свыше 16 узлов, с легким крейсером *Страсбургом* и 2-й флотилией миноносцев западнее Готланда на север, чтобы к 7.00 быть в точке на 32° (ист. пеленг) в 26 милях от мая-

ка Греншер. Придя сюда, главнокомандующий решил продолжать плавание на восток.

4-я эскадра получила приказание пройти ночью с *Амацоне, Ундине и Гацелле* и 6-й флотилией восточнее Готланда на север и в 9.00 находиться на западной трети линии Эстергарн—Сарычев, вне видимости острова Готска-Сандэ. По возможности одному из легких крейсеров надлежало между 4.00 и 5.00 показаться перед Виндавой и отойти от нее северным курсом. Связь всех этих распоряжений легко понятна. Раздельное плавание западнее и восточнее Готланда, имея в дозоре легкие силы, исключало возможность неприятельского обхода. Утром 6 сентября обе группы должны были быть наготове захватить в клещи с севера и юга русские силы, вышедшие на преследование *Аугсбурга,* и отрезать им обратный путь. Осторожные действия более быстроходной группы западнее Готланда являются следствием приказания «избегать неудач». Чем дальше на восток выдвинулась бы эта группа, тем легче ей было зайти в тыл выходящих около Даго из Финского залива русских сил. Если скорость *Эльзаса* и *Брауншвейга* была недостаточна, чтобы до утра продвинуться достаточно далеко на восток, то во всяком случае *Блюхеру* это удалось бы; а ведь он один был не слабее тех русских крейсеров, которые можно было ожидать встретить. План операции указывал на эти намерения главнокомандующего «итти от 7-часового места в направлении на Бенгшер». Это намерение, однако, не было выполнено.

Плавание в ночь с 5 на 6 сентября восточнее и западнее Готланда прошло без каких-либо инцидентов. Дальность видимости была в эту лунную ночь превосходна. Ветер и волнение стихли почти совсем, благодаря чему малые суда шли спокойно. Впереди 4-й эскадры адмирал Беринг с подчиненными ему крейсерами и 6-й флотилией образовал дозорную линию милях в 10 впереди эскадры. На рассвете 6 сентября *Ундине* показался, согласно инструкции, перед Виндавой. Впереди западной группы шли в дозоре *Страсбург* и миноносцы 2-й флотилии.

6 сентября в 9.00 эскадра подошла к назначенному месту. Дозор адмирала Беринга, состоявший из *Аугсбурга, Ундине* и *V-25,* в это время был выдвинут на середину ли-

нии Готска-Сандэ — Дагерорт и находился примерно на высоте м. Хундсорт Ундва (на Эзеле). В 2.00 контр-адмирал Беринг послал миноносцы 6-й флотилии для пополнения запасов угля к Хоборгу. В 9.00 Беринг вышел 17-узловым ходом на *Аугсбурге* с *V-25* вперед, курсом 55°. *V-25* держался с левой стороны в расстоянии дальности сигнализации прожектором. Командиру 4-й эскадры и главнокомандующему об этом было донесено по радио. Главнокомандующий со своей группой находился в 9.00 NW в 17 милях от маяка Алмагрундет. К 7.00 эскадренные миноносцы 2-й флотилии успели погрузить уголь с *Блюхера* и обоих линейных кораблей. Получив радио *Аугсбурга,* главнокомандующий лег на курс 60° и 14-узловым ходом пошел в северный проход между немецким заграждением и берегом в направлении к Бенгшеру, повидимому, с намерением продвинуться сколь возможно дальше к Финскому заливу.

До 11.00 с *Аугсбурга* не было донесений. Неприятеля не было видно. Видимость была настолько хороша, что маяк Богшер открылся за 25 миль. Главнокомандующий решил

> «отказаться от дальнейшего продвижения и на месте выжидать событий, чтобы оперировать совместно с 4-й эскадрой».

Обращает на себя внимание приписка:

> «К сожалению, ввиду этого *Блюхер* не сможет продвинуться достаточно далеко на восток».

Грос-адмирал принц Генрих, считая, что *Аугсбург* к этому времени должен был успеть выйти вперед, решил, что встреча с неприятелем маловероятна. По удивительному совпадению незадолго до решения главнокомандующего не итти дальше на восток *Аугсбург* в 10.50 увидел в северо-восточном направлении в очень большом расстоянии, почти на высоте Дагерорта, дымы, которые быстро продвигались в восточном направлении. Хотя дымы несомненно были неприятельские, адмирал Беринг не донес об их появлении *Блюхеру* и 4-й эскадре. Причина этого упущения не объяснена в его военном дневнике. Более того, он спокойно продолжал плавание и в 11.10 лег на NW, чтобы обогнуть район моря около Дагерорта, объявленный опасным от мин,

по глубокой воде. В 11.42 *Аугсбург* лег на прежний курс 55°, скорость была уменьшена до 10 узлов. Были ли видны дымы в течение всего этого времени или нет, выяснить документально не удалось, так как в военных дневниках адмирала и командира *Аугсбурга* об этом ничего не говорится. Только в дневнике командира сопровождавшего

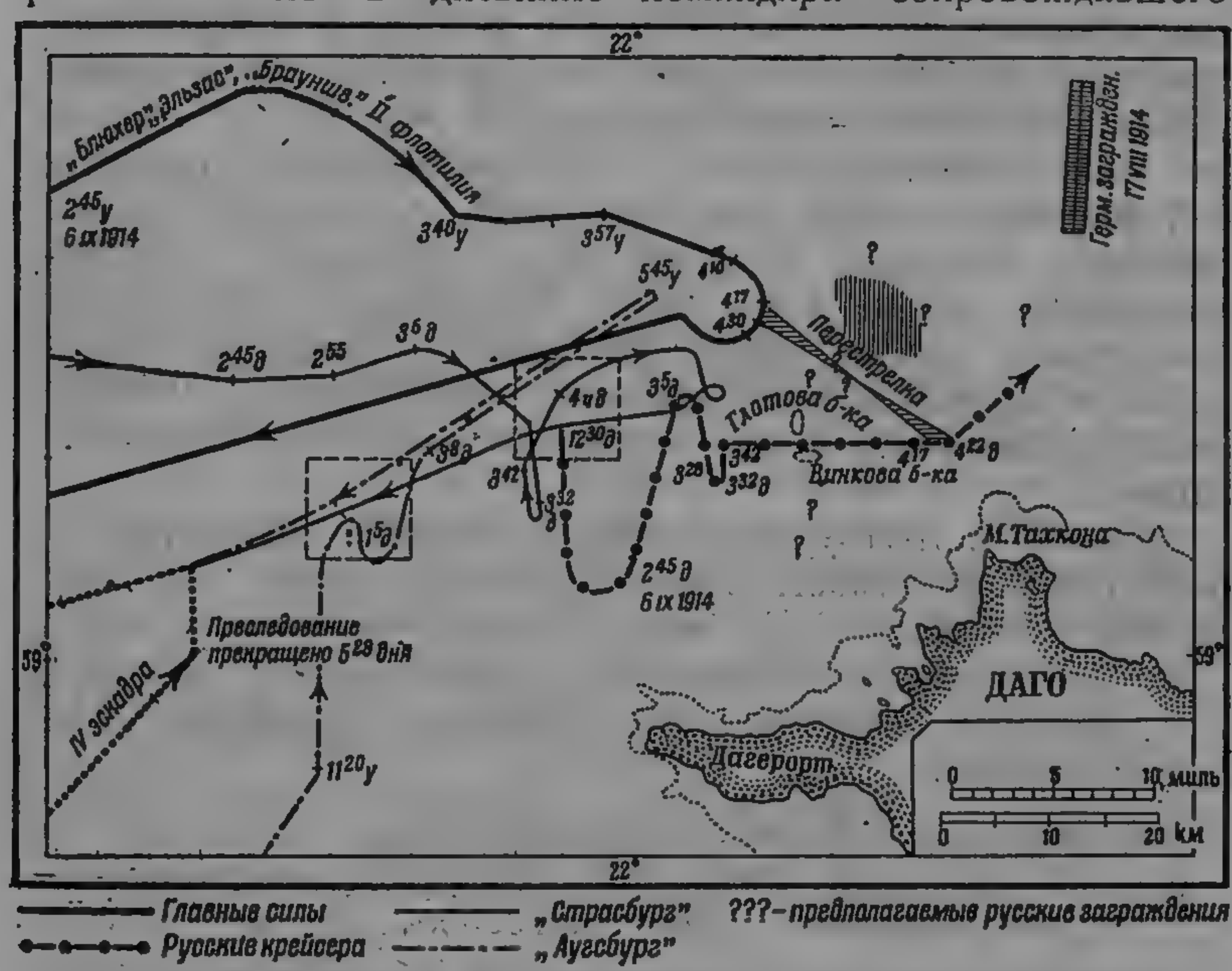


Схема 5. Операция германского флота у входа в Финский залив 6 сентября 1914 г.

Аугсбург миноносца *V-25* есть пометка, что дымы были видны продолжительное время, потому что командир *V-25* объяснял поворот флагманского корабля на NW желанием «заманить противника на юг или запад». Тем непонятнее, почему адмирал Беринг не послал радио о появлении дымов обеим группам линейных кораблей. Он должен был понимать, насколько важно было принцу Генриху, находившемуся далеко на западе, получить извещение о противнике своевременно, дабы иметь возможность подоспеть во-время на восток.

Во всяком случае в 11.00, когда главнокомандующий решил не итти дальше на восток, он фактически не имел **никаких** донесений от *Аугсбурга* о неприятеле, находившемся севернее Дагерорта. Поэтому он решил итти со своей группой сначала к маяку Богшер. Когда *Блюхер* приблизился на 16 миль к Богшеру, дальномерщики заметили около маяка четыре большие мачты. При дальнейшем приближении была обнаружена радиосеть: несомненно здесь находился весьма ценный для русских наблюдательный пост. 2-я флотилия получила приказание разрушить маяк артиллерийским огнем. Вскоре после обстрела из верхней части маяка показалось пламя, вероятно, от подожженного бензина. Башня выгорела совершенно, — на нее не было возможности подняться; ни сигнальных книг, ни секретных документов найдено не было.

Команда поста в составе одного кондуктора, трех матросов и одного радиотелеграфиста была взята в плен. Они показали, что с начала войны находятся на посту и к ним до сих пор не подходил ни один русский военный корабль. О появлении германских морских сил и о том, что их обстреливают, они донесли в Гельсингфорс. Главнокомандующий пометил в своем дневнике:

> «Мы сделали ошибку, что не разрушили этот важный пост четырьмя неделями раньше».

Подход и обстрел Богшера наводят на мысль, что надежда выманить русских из Финского залива к тому времени была оставлена.

Вскоре после того, как командир 2-й флотилии донес о результатах обстрела и вернулся к *Блюхеру*, главнокомандующий в 12.58 получил радио *Аугсбурга:*

> «Вижу два неприятельских больших крейсера у мыса Тахкона на 300° в 22 милях от него»

и вскоре после этого, в 13.05:

> «Показанные корабли идут на юг».

Тем временем *Аугсбург* при своем продвижении на север снова увидел в 12.30 два дыма, вероятно, тех же кораблей, которые уже показывались в 10.50. При приближении в них были опознаны два больших четырехтрубных

крейсера[1]. И только после этого адмирал Беринг известил, наконец, *Блюхер* и 4-ю эскадру. В это время главнокомандующий находился в 20 милях южнее Богшера. Он немедленно со своей группой и 2-й флотилией дал 16 узлов и лег на ONO, чтобы отрезать противнику возвращение севернее германского заграждения. *Эльзас* и *Брауншвейг* не могли развивать большую скорость, поэтому только *Блюхер, Страсбург* и флотилия дали самый полный ход. *Блюхер* временами шел 24,5 узла. *Страсбург* держался спереди, 4-я эскадра по получении радио *Аугсбурга* легла на NO и дала самый полный ход, временами до 16 узлов, чтобы преградить неприятельским крейсерам путь на юг. От *Аугсбурга* эскадра в это время находилась в 70 милях. Тем временем *Аугсбург* беспрерывно давал сведения о движении неприятеля. В 13.19 он донес: «нахожусь в соприкосновении с неприятелем, держусь впереди и правее его, мое место — квадрат 028 δ добавочное число 6 (см. схему 5, стр. 160). В 13.40 неприятель повернул на север. Беринг объясняет себе поворот неприятеля тем, что последний увидел сильные дымы *Блюхера* и сопровождавших его кораблей, которые в это время, благодаря очень хорошей видимости, открылись на WNW в расстоянии 35 миль. Такое предположение правдоподобно, ибо вскоре после этого, в 13.50, *Страсбург*, находившийся восточнее *Блюхера*, заметил на 135° в 35 милях те же неприятельские дымы. По сигналу *Блюхера Страсбург* пошел 22-узловым ходом на 115° и в 14.10 рассмотрел мачты и трубы двух кораблей, в которых были опознаны два крейсера типа «Баян». Командир *Страсбурга* держал неприятеля на курсовом угле 22° правого борта, постепенно сближаясь, и доносил о всех его движениях на *Блюхер*. В 15.05 русские броненосные крейсеры, шедшие в то время, по донесению *Аугсбурга*, малым ходом, повернули через SO на S. В 15.50 они находились в 17 *км* (93 кабельтовых) от *Страсбурга*.

---

[1] В это время из русских кораблей в море были: в крейсерстве на меридиане Дагерорта *Баян* и *Паллада*, у Оденсхольма — спасательное судно *Африка*, производившее работы по подготовке *Магдебурга* к съемке, и прикрывавший его крейсер *Аврора*. Как только неприятель был обнаружен, из Ревеля вышли на поддержку крейсеры *Громобой* и *Адмирал Макаров*. — *Прим. ред*

В 15.30 *Блюхер* заметил верхушки мачт неприятельских крейсеров и с того времени начал самостоятельно наблюдать движение неприятеля. Последний тем временем увеличил ход. В 15.22 неприятель повернул на север, а в 15.42 —на 8 румбов вправо, и пошел затем большим ходом, от 19 до 20 узлов, между банками Глотова и Винкова в Финский залив. В 15.35 *Страсбург* и *Аугсбург,* отлично исполнившие задачу по поддерживанию соприкосновения с противником, получили приказание присоединиться к флагманскому кораблю. В 16.00 они подошли к *Блюхеру.* Последний тем временем достаточно сблизился с противником и в 16.17 открыл огонь с расстояния 14,7 *км* (78 кабельтовых) по уходившему на восток противнику. Так как расстояние быстро увеличивалось, то в 16.22 огонь был прекращен на расстоянии 17,8 *км* (98 кабельтовых). Попаданий замечено не было. Преследование в глубину Финского залива главнокомандующий считал невозможным согласно ясному приказанию верховного командования. Действия русских броненосных крейсеров, по мнению командира *Страсбурга,* который это немедленно по окончании стычки передал по семафору на *Блюхер* в 16.42, давали повод предполагать, что вблизи банки Глотова, следовательно, западнее германского заграждения, в устье Финского залива поставлено русское минное заграждение [1]. Это мнение укрепило главнокомандующего в его решении прекратить погоню.

Повидимому, оба русских крейсера находились в дозоре между Даго и южным концом германского заграждения, увидели приближение *Блюхера* и во-время успели отойти на восток. Нельзя установить, удалось ли бы *Блюхеру* напасть на противника раньше, если бы он занял более восточное исходное положение и если бы *Аугсбург* донес о появлении дымов в 10.50, т. е. двумя часами раньше, чем это было сделано на самом деле. Русские держались недалеко от входа в безопасные для них воды, и видимость в этот день была исключительно благоприятная. Кроме того, русское командование было безусловно осведомлено

---

[1] Заграждение не было поставлено. Крейсеры маневрировали, чтобы не быть отрезанными. — *Прим. ред.*

о присутствии в восточной части Балтийского моря значительных германских морских сил, вследствие усиленного радиотелеграфирования последних, начиная еще с 5 сентября.

В течение первых месяцев войны среди кораблей этих только что мобилизованных эскадр, еще не воспитанных в строгой радиодисциплине Флота открытого моря, наблюдались крайне оживленные радиопереговоры. В течение дальнейшего хода войны, когда приемы радиопеленгования и расшифровывания радиограмм были усовершенствованы, радиопереговоры в море пришлось ограничить самыми необходимыми телеграммами, и, наконец, они были вовсе запрещены во время операций. Необходимо, однако, отметить, что во время крупных операций в Балтийском море соединения обычно действовали раздельно и поэтому должны были часто обмениваться показанием мест. В связи с этим интересно отметить, что командир *Гацелле* объясняет поворот русских крейсеров в 13.40 на север тем, что русские догадались о присутствии значительных германских сил благодаря тому, что в 13.55 командир 4-й эскадры с *Виттельсбаха,* своего флагманского корабля, передавал радио на *Блюхер, Аугсбург* и *Ундине* с вызовом каждого корабля особо, причем все названные корабли отвечали по очереди на вызов. Независимо от этого русское командование, как сказано выше, было своевременно осведомлено радиостанцией Богшера через Гельсингфорс о присутствии германских кораблей [1]. Благодаря хорошей видимости русские броненосные крейсеры могли спокойно оставаться на своем передовом посту, пока не подошли превосходные силы противника. Русские вряд ли стали бы преследовать *Аугсбург* далеко на юг.

Когда русские корабли скрылись из виду, грос-адмирал принц Генрих решил возвращаться с подчиненными ему силами западнее Готланда и на следующий день произвести демонстрацию у Виндавы. Уже были отданы соответству-

---

[1] Русские наблюдательные посты приняли *Блюхер* за линейный крейсер *Мольтке* (типа дредноут), что сильно меняло всю оценку обстановки. Крейсеры распознали план немцев отрезать их и своевременно отошли. — *Прим. ред.*

ющие приказания, когда в 17.00 была принята радиограмма морского генерального штаба:

> «Нарушение ежедневного финляндского пароходного сообщения между Раумо и Гефле может иметь большое значение».

Он решил послать адмирала Беринга с *Аугсбургом, Страсбургом, Гацелле* и *V-25* в Ботнический залив для выполнения этой задачи. Легкие крейсеры и 2-я флотилия получили приказание сосредоточиться в 1.00 7 сентября на NW в 6 милях от Свенска-Хегарнэ. 4-я эскадра усмотрела из донесений разведчиков, что ей невозможно настигнуть неприятельские корабли, поэтому с 14.00 она продолжала свой путь 12-узловым ходом. В 17.00 эскадра находилась на высоте Дагерорта, где к ней присоединились *Брауншвейг* и *Эльзас*. На 7 сентября в 8.00 эскадре было назначено рандеву в 10 милях на NW от Хувудшера. *Блюхер* пошел к легким крейсерам, чтобы дать им необходимые инструкции у Свенска-Хегарнэ. В 2.00 7 сентября главнокомандующий отпустил адмирала Беринга в Ботнический залив. Принц на *Блюхере* с *Ундине* и 2-й флотилией пошли малым ходом вдоль шведского берега и соединились с 4-й эскадрой около Хувудшера, где предположено было ожидать возвращения Беринга. Последний получил приказание выйти с *Аугсбургом, Гацелле* и *V-25* на середину линии Гефле—Раумо и до 21.00 действовать против русско-финляндских пароходных сообщений. Было приказано топить русские пароходы, по возможности избегая гибели человеческих жизней, так как вести призы в германские базы, ввиду большого до них расстояния, слишком стеснило бы собственные движения. С нейтральных пароходов надлежало, по английскому примеру, снимать всех английских, французских и русских граждан призывного возраста, считая их военнопленными впредь до решения призового суда. Это была первая операция против русской торговли в Балтийском море. План войны на Балтийском море предусматривал также и действия против русской торговли, придавая им серьезное значение. Однако, тотчас после объявления войны главнокомандующий был связан значительными ограничениями по отношению к датским и шведским судам.

Благожелательный нейтралитет Дании и Швеции был для Германии гораздо выгоднее того ущерба, который мог быть нанесен России строгим контролем нейтральной торговли в Балтике. В середине августа верховное командование приказало осматривать шведские торговые суда только в том случае, если они будут находиться севернее 57° широты, или при выходе их через Бельт и Зунд из Балтийского моря. Осмотр должен был ограничиваться только проверкой судовых документов. Также предупредительно мы поступали по отношению к датским судам в западной Балтике.

Однако, надежно подорвать нейтральную морскую торговлю с Россией было крайне трудно, ибо большинство товаров шло через Данию, Швецию и Норвегию сухим путем и далее переправлялось через Ботнический залив и Финляндию в Россию. Кроме того, нейтральной торговле был всегда открыт путь по шведским и датским территориальным водам от Зунда до Ботнического залива. Поэтому действовать на торговых путях мы могли успешно лишь в узком Ботническом заливе и некоторых других местах, как, например, у бухты Хане и у южной оконечности Эланда, где корабли по навигационным причинам и для сокращения пути покидали территориальные воды на весьма коротких участках.

7 сентября в 10.00 адмирал Беринг находился на середине линии Гефле—Раумо. *Страсбургу* и *Гацелле* было приказано ходить малым ходом курсами Ost и West между обоими портами. Он сам на *Аугсбурге* с *V-25* прошел к Бьернеборгу и стал на якорь у расположенного впереди гавани Ментилуото островка Ревсе: предполагалось уничтожить нефтяные хранилища, расположенные, по словам лоцманов, на этом острове. Нефтехранилища могли быть полезны русскому командованию для военных целей. С 14.20 до 14.38 *Аугсбург* стоял на якоре у Ревсе. Когда выяснилось, что обстрел нефтяных хранилищ опасен для соседних строений и в том числе кирки, эта операция была отменена, и оба корабля вернулись к *Страсбургу* и *Гацелле*.

На пути туда у Раумо был встречен пароход. Он был осмотрен миноносцем *V-25* и оказался шведским пароходом *Gauthiod* (порт приписки — Стокгольм). На нем было 58

англичан, из них 34 призывного возраста; последние были переданы на *Аугсбург* в качестве военнопленных. 18 сентября, по приказанию генерального штаба они были освобождены, ибо призовое право предусматривало взятие в плен лишь лиц, находящихся в составе неприятельских вооруженных сил. Вскоре показался второй пароход. *V-25* выяснил, что это русский пароход *Улеаборг* из Гельсингфорса. Весь личный состав и все пассажиры, всего 46 человек, в том числе 12 женщин, были взяты в плен *V-25* и переданы на *Аугсбург*. Неприятельский пароход был потоплен артиллерийским огнем.

Для того, чтобы своевременно, 8 сентября в 6.30, быть на назначенном главнокомандующим рандеву, контр-адмирал Беринг приказал крейсерам *Страсбург* и *Гацелле* итти самостоятельно к месту рандеву у Коппарстенарнэ. *Аугсбург* испросил разрешение главнокомандующего, ввиду сократившегося запаса угля, чтобы иметь возможность итти экономическим ходом, подойти к месту рандеву лишь к 7.00. Три крейсера и *V-25* на следующее утро соединились с *Блюхером* в точно назначенное время у Коппарстенарнэ. *Аугсбург* был послан оттуда для чистки котлов в Данциг, чтобы быть в состоянии как можно скорее, после ухода кораблей Флота открытого моря, продолжать свою боевую деятельность в восточной Балтике как единственный боеспособный крейсер. *Аугсбургу* было приказано на обратном пути послать четыре угольщика, ожидавших у Хоборга, в свои базы. 8 сентября в 22.00 *Аугсбург* вошел в Данцигский порт для основательного ремонта и отдыха — с начала войны он бессменно действовал в восточной части Балтики.

Во время операций Беринга в Ботническом заливе гросадмирал принц Генрих собрал 7 сентября в 8.00 свои силы у Хувудшера. 6-я флотилия приняла уголь с транспортов у Хоборга и в 10.30 присоединилась к главным силам. Миноносец *V-154* пришлось отправить в Вильгельмсгафен, ибо волнением ему вдавило бак, и появилась течь в носовой части. Миноносцам 2-й флотилии пришлось грузиться углем в море с линейных кораблей 4-й эскадры и *Блюхера*.

Трудность использования флотилий миноносцев во время длительных операций в районе моря, удаленном на 300

миль от Данцига, создавала много неудобств. Наши операции в Балтике требовали после длинного марш-маневра еще и длительного пребывания в неприятельских водах, и малый район действия угольных миноносцев давал себя чувствовать особенно остро. Обычно, когда флотилии подходили к Финскому заливу, у них оставался запас топлива, едва достаточный для обратного пути. Оставлять угольные транспорты у Хоборга было паллиативом ввиду дальности их расположения и возможности брать с них уголь лишь в хорошую погоду. На какое продолжительное время миноносцы выходили при этом из строя, показывает пример 6-й флотилии, которую пришлось отпустить от северной оконечности Готланда в первую же ночь и которая присоединилась к главным силам лишь через 30 часов, снова почти истратив весь только что принятый запас угля. Сама возможность приемки угля с линейных кораблей зависела от действий неприятеля и погоды. Характерна разница во взглядах, господствовавших тогда в Балтийском и Северном морях, на опасность от подводных лодок: в Балтийском море считали возможным оставлять линейные корабли в течение нескольких часов с застопоренными машинами, имея у борта грузящие уголь миноносцы, в районе возможных действий русских подводных лодок. Этот взгляд позднее изменился вследствие понесенных потерь. Вместе с этим вопрос о пополнении запасов топлива легкими силами при планировании операций в восточной части Балтийского моря становился все более важным и трудным. Во всяком случае, опасность от подводных лодок при разработке планов операции на Балтийском море не являлась стесняющим фактором, хотя русские имели возможность использовать свои подводные лодки в такой же мере, как англичане в Северном море.

После окончания приемки угля 2-я флотилия получила приказание разрушить радиостанцию у маяка Логшера и взять ее личный состав в плен. Было приказано не разрушать самого маяка, ибо в навигационном отношении он был важен как для шведских, так и для германских судов при операциях в Ботническом заливе. Флотилия должна была произвести разведку Мариенхамна и установить, нет

ли там русских легких сил, заградителей или подводных лодок. У *S-147* разогрелись подшипники; поэтому еще до начала операции он был отправлен в Киль. В 18.30 вечера миноносцам надлежало соединиться с главными силами у Свенска-Хегарнэ. Флотилия подошла к Логшеру с севера в 14.40. Погода была ясная, видимость отличная, и никакого волнения. Командир флотилии высадил десант из 30 человек на 10 шлюпках для обследования сигнального поста. Последний оказался уже давно оставленным, помещения для жилья—пустыми. Ни сигнальных книг, ни каких-либо других документов найдено не было. Затем флотилия отправилась дальше на север до входного фарватера в Мариенхамн. Насколько было видно с моря, в гавани не было подозрительных судов. В шхерах кое-где виднелись дымы. Согласно приказанию главнокомандующего, флотилия в шхеры не входила, опасаясь минных заграждений. В 18.47 флотилия вернулась к *Блюхеру* и получила приказание итти западнее Готланда в Киль. Флагманский корабль тем временем стоял с 14.10 до 16.40 с застопоренными машинами, чтобы дать уголь посыльному судну 4-й эскадры *Т-94*. Тем временем эскадра производила эволюции для тренировки офицеров запаса. На ночь с 7 на 8 сентября 6-я флотилия, *Т-94* и вернувшийся из Данцига *Амацоне* были высланы в дозор между пловучим маяком Алмагрундет и Готска-Сандэ. *Амацоне* и *Т-94* должны были держаться в узкости между Готска-Сандэ и Фаре, чтобы доносить о неприятельских миноносцах, которые могли ночью выйти из Рижского залива для торпедных атак на главные силы под защитой шведского побережья. *Блюхер* и линейные корабли держались ночью между шведским берегом и серединой Готланда. 8 сентября в 6.30 они соединились с дозорными кораблями и вернувшимися из Ботнического залива крейсерами в 6 милях на 192° от пловучего маяка Коппарстенарнэ.

Отсюда грос-адмирал принц Генрих с 4-й эскадрой, *Страсбургом, Амацоне, Гацелле, Ундине,* 6-й флотилией, *Т-94* и *V-25* направился в обратный путь восточнее Готланда, намереваясь показать флаг у Виндавы. На пути в 10.15 на *Ундине* произошла авария в левой машине. Крейсер под одной правой машиной мог итти не более

12½ узлов. На всех старых судах, зачисленных в строй в силу необходимости, ясно сказывалось, что старая материальная часть не в состоянии удовлетворять современным требованиям. *Блюхер* и *V-25* подошли к *Ундине*, чтобы, в случае необходимости, защитить его и взять на буксир. Авария произошла на широте входа в Рижский залив, так что возможность встречи с неприятелем не была исключена. В 11.35 командиру 4-й эскадры было поручено руководить демонстрацией перед Виндавой. Ему было приказано на короткое время показаться перед портом, не обстреливая его, и, ввиду возможных минных заграждений, не подходить ближе 50-*м* глубин. Отходить от берега надлежало курсом W. Соединение с *Блюхером* должно было произойти в 18.30 южнее Виндавы. Чтобы прибыть вовремя к месту рандеву, эскадре пришлось немедленно дать 15 узлов. В 13.00 командир эскадры адмирал Шмидт приказал бывшим в дозоре крейсерам и миноносцам подойти ближе к эскадре, после чего эскадра в тесном ордере пошла к Виндаве. *Гацелле* шел на расстоянии 800 *м* (4½ кабельтовых) впереди эскадры. Одна полуфлотилия держалась на правом, другая — на левом траверзе *Гацелле*. *Амацоне* и *Страсбург* вступили эскадре в кильватер. Адмирал считал, что мин в этом месте нет, но на всякий случай, для обеспечения следующих кораблей, приказал иметь интервал 700 *м* (4 кабельтовых). Между 14.15 и 14.48 эскадра проходила южным курсом милях в восьми от Виндавы. Так как стояла ясная погода с очень хорошею видимостью, то можно было с достоверностью сказать, что отряд хорошо виден с берега и что о его появлении с обычными преувеличениями донесут в Петроград. Цель демонстрации, таким образом, была достигнута [1].

Главнокомандующий (на *Блюхере*), отослав *Ундине* в Данциг, соединился в 15.30 с эскадрой и направился в обратный путь. Тем временем командующий Флотом открытого моря усмотрел признаки английского наступления. Адмирал

[1] Когда выяснилось, что немцы не имеют намерения форсировать Центральную позицию и что их появление не более как диверсия, адмирал Эссен с флотом в составе *Рюрика*, бригады линейных кораблей и двух крейсеров вышел в море для поисков противника, но последнего уже не застал. — *Прим. ред.*

Поль об этом пишет 9 сентября 1914 г. в своих заметках нижеследующее:

«Утром доношу кайзеру, что, по просьбе командующего Флотом открытого моря, я просил главнокомандующего морскими силами Балтийского моря о срочном возвращении посланных в его распоряжение морских сил в Северное море и ходатайствую об утверждении моего распоряжения. Кайзер написал на моем донесении: «Тогда Балтийское море безоружно в случае прорыва через Бельты. Разве это срочное возвращение необходимо?» — Прошу у кайзера личного доклада. Кайзер разрешает вернуть корабли в Северное море. Они там нужны командующему Флотом открытого моря, чтобы отразить операцию англичан. Нужен также *Блюхер*, ибо на *Мольтке, Зейдлице, Фон-дер-Танне* производится исправление холодильников. Чтобы не отвлекать морских сил из Северного моря, прошу разрешения перевести в Балтику три старые подводные лодки. Кайзер соглашается».

В 9.46 на *Блюхере* была получена нижеследующая телеграмма начальника морского генерального штаба:

«Срочно выслать в Северное море все корабли, временно командированные из состава Флота открытого моря».

Грос-адмирал принц Генрих передал это приказание 4-й эскадре, *Страсбургу* и 6-й флотилии и, выйдя из строя, пошел на *Блюхере* полным ходом в Киль. Корабли адмирала Беринга — *Амацоне, Ундине, Гацелле и V-25* — были посланы в Данциг. *Блюхер* со *Страсбургом* вернулись в Киль 9 сентября в 18.30, миноносцы 6-й флотилии—в 20.00, 4-я эскадра с *Т-94* — в 23.30. Отпущенная ранее 2-я флотилия прибыла в Киль утром того же дня. Легкие крейсеры Флота открытого моря и *Блюхер* немедленно после приемки угля пошли каналом в Северное море. Командир 4-й эскадры был в сомнении, касается ли полученная телеграмма его кораблей, которые до того находились долгое время в Балтике и не были «командированы» в Балтийское море. Он испросил соответствующих приказаний начальника Флота открытого моря. Несмотря на то, что учебные стрельбы 4-й эскадры были прерваны, все же операция

в восточной Балтике в высокой степени способствовала действительной боевой тренировке 4-й эскадры, укомплектованной запасными. Во всяком случае, эта семидневная операция сильно подняла боевой дух эскадры. Командующий Флотом открытого моря пока отказался от 4-й эскадры; последняя, однако же, была изъята из подчинения главнокомандующему морскими силами Балтийского моря. Она короткий срок стояла на Эльбе и в последних числах сентября вернулась в Балтику для окончания боевой подготовки.

Впервые в Балтийском море была предпринята операция совместно с частями Флота открытого моря, как то предусматривалось планом операций морского генерального штаба. План операций, правда, предусматривал: «Нанесение удара русскому флоту». Теперь, после четырехнедельного опыта войны на Балтийском море, эта цель не являлась единственной. Определенно выяснилось, что русские не выйдут для боя в открытое море. С другой стороны, германское командование не считало целесообразным употреблять полноценные корабли для операций против Финского и Рижского заливов.

Несмотря на краткосрочный опыт, военные события приблизительно совпадали с теми предположениями, которые до войны высказывались в морском генеральном штабе. Операция главнокомандующего морскими силами Балтийского моря доказала русским и всем прибалтийским нейтральным державам, что германский флот прочно господствует на Балтийском море. Необходимо снова подтвердить, что результатом операций, выполненных в Балтике в течение первых недель войны с самыми слабыми силами, явилось полное отсутствие какой бы то ни было помехи нашей морской торговле со стороны неприятеля. Значительно превосходящий нас силами неприятель мог легко помешать нашей торговле. Все операции, выполненные в августе грос-адмиралом принцем Генрихом в полном соответствии с полученным им оперативным приказом самыми незначительными силами, успешно удерживали неприятеля от какой бы то ни было деятельности вне Финского и Рижского заливов. За это время одиночные русские корабли рисковали выходить не дальше Виндавы, несмотря

на то, что мы могли им противопоставить лишь слабые старые крейсеры. Ни одной неприятельской мины до этого времени не было найдено у наших прибалтийских берегов и гаваней. Смелый поход внутрь Финского залива, закончившийся тяжелой для нас потерей *Магдебурга*, без сомнения, укрепил в русских веру, что наши легкие крейсеры неизменно опираются на крупные силы. Операции совместно с частями Флота открытого моря могли лишь укрепить в русских эту веру. Русская разведка, конечно, была прекрасно осведомлена, что в Киле постоянно находятся крупные силы, будь то для боевого обучения, или для операций против русских, — цель, конечно, не могла быть точно установлена неприятельским шпионажем. Русское командование должно было, во всяком случае, считаться с присутствием этих сил при разработке своих операций.

Верховное командование совершенно связало свободу действий принца Генриха категорическими строгими приказаниями

> «действовать во время операций с крайней осторожностью, не вступать в бой с превосходными силами и избегать опасных от мин районов».

Возможно, что при отсутствии такого приказания встреча *Блюхера* с обоими русскими броненосными крейсерами протекала бы иначе. Все распоряжения командования, ставящего себе задачей избегать потерь, приводят к полумерам и достигают половинных результатов. Уже сама по себе посылка эскадры ко входу в Финский залив явилась большим риском, ибо там нужно было считаться с опасностью от подводных лодок и прежде всего — мин, т. е. вероятнейшими источниками опасности на Балтийском море.

Что должен был главнокомандующий понимать под «опасными от мин районами»? Если бы он боялся ответственности, то не рискнул бы итти дальше Готланда, ибо в узкости между этим островом и курляндским берегом крейсеры адмирала Беринга лишь недавно встретились с русскими судами, которыми могли быть поставлены минные заграждения. Пути в Финский залив проходили через этот район. Даже русские тихоходные заградители могли в течение одной ночи, выйдя из Виндавы или Ирбенского пролива,

без опасности для себя поставить мины в указанном районе. Обе группы линейных кораблей прошли на север, совершенно не обеспечив себя тральщиками. Гарантий того, чтобы не было никаких потерь, подобное ограничение права ведения военных действий не дает. Поскольку верховное командование послало силы, оно должно было предоставить флагману также и свободу действий, право самостоятельных решений на основании общепринятых военных принципов и право взвешивать правильное соотношение между риском и ожидаемыми результатами. Ответственность, которую командующий несет при боевых столкновениях, чрезвычайно велика и не может быть ограничена приказаниями, которые, с одной стороны, стесняют флотоводца, с другой стороны, снимают всякую ответственность с высшей инстанции.

Действия на торговых путях в Ботническом заливе были радостным успехом во время операции и, несомненно, оказали на некоторое время серьезное влияние на морскую торговлю между Финляндией, Россией и Швецией. Наше положение на Балтийском море по отношению к России имело некоторое сходство с положением Англии по отношению к Германии в Северном море. Нам не надо было уничтожать русского флота, укрывшегося в своих базах Финского и Рижского заливов: оказывалось достаточным время от времени появляться перед русским побережьем с несколькими сильными кораблями для демонстрации, посылая для таковых части морских сил Северного моря. Вторжение в Финский или в Рижский заливы, как уже сказано выше, нам стоило бы тяжелых потерь, — решительных результатов мы этим не достигли бы. Россия почти не мешала нашим операциям и морской торговле в Балтийском море, как мы это делали нашими подводными лодками и минными крейсерами на Северном море [1].

Мы не имели намерения только ради проявления активности и поддержания престижа ломать себе зубы в борьбе

[1] Русские вскоре перешли к активным заградительным операциям, которые, прежде всего, были направлены к стеснению свободы плавания противника. Эта цель была ими достигнута к концу кампании 1914 г., когда немцы убедились в том, что важнейшие для них направления покрыты сетью русских минных заграждений. — *Прим. ред.*

с русскими береговыми батареями или же на русских минных заграждениях. С другой стороны, несмотря на незначительные силы, мы постоянно беспокоили врага и проявляли такую энергию, которая выгодно отличалась от дальней блокады в Северном море англичан, бесконечно превосходивших нас численностью своего судового состава.

Совместные действия с армией или поддержка последней в крупном масштабе не требовались в первое время на Балтийском море. Помимо того, что поддержка армии не предусматривалась планами сухопутного генерального штаба, такой способ ведения войны удержал бы флот на продолжительное время в Балтийском море и слишком открыл бы Северное. Восточная Балтика ежегодно в течение нескольких месяцев покрыта льдом; поэтому сухопутное командование не могло рассчитывать вести операции на побережье восточной части Балтийского моря, строя их, наподобие Дарданелльской операции, на подвозе снабжения и эвакуации исключительно морским путем. Для этого армия должна была бы создать и на суше соответствующие предпосылки.

Когда это случилось в течение войны, то флот оказался готов для выполнения планов сухопутного командования.

Если бы план кампании, общий для армии и флота, предусматривал, в первую очередь, разгром России всеми силами, то флот, несомненно, удовлетворил бы самым высоким требованиям армии. Решение этого вопроса, однако, зависело не от флота: последний неизменно считал своим главным противником Англию.

Глава VIII

ВТОРАЯ ОПЕРАЦИЯ ЧАСТЕЙ ФЛОТА ОТКРЫТОГО МОРЯ ПОД КОМАНДОЙ ПРИНЦА ГЕНРИХА В ВОСТОЧНОЙ БАЛТИКЕ С 19 ПО 24 СЕНТЯБРЯ 1914 г.

Причиной срочного вызова в Северное море соединений Флота открытого моря, командированных в распоряжение главнокомандующего морскими силами Балтийского моря принца Генриха, явилась телеграмма командующего Флотом открытого моря;

«что, по имеющимся наблюдениям и сведениям, в ближайшие дни можно ожидать крупных английских операций в Немецкой бухте».

В ответ на это начальник морского генерального штаба добился соответствующего приказания грос-адмиралу. Предположения командующего Флотом открытого моря, во всяком случае, не оправдались, но его настойчивое желание собрать, наконец, все подчиненные ему соединения и держать их в полной боевой готовности в Северном море вполне понятно. После ухода 4-й эскадры 10 сентября в непосредственном распоряжении главнокомандующего в Балтийском море почти не оставалось боеспособных кораблей. Крейсеры и миноносцы адмирала Беринга требовали после непрерывной шестинедельной боевой работы основательного ремонта и чистки котлов. Поэтому контр-адмиралу Берингу было приказано дать своим судам отдых в течение нескольких дней и в это время произвести необходимые исправления.

Грос-адмирал принц Генрих считал себя вправе в середине сентября отдать такое распоряжение, ибо полагал, что русские, под впечатлением его последних операций, не рискнут выходить так далеко на юг, как 1 и 2 сентября. Он приказал снять дозор на линии Швеция—Готланд—Финляндия, который несли старые легкие крейсеры. Возобновить дозор предполагалось лишь при наличии поддержки боеспособным кораблем после прихода броненосного крейсера *Фридрих-Карл* в Данциг. До прибытия последнего на адмирала Беринга была возложена защита Данцигской бухты и побережья до Мемеля; кроме того, время должно было быть использовано для боевой тренировки.

В первую половину сентября состав сил Балтийского моря был несколько увеличен. Вместо переведенных в Северное море миноносцев *V-186* и *V-26* в Балтийское море были выделены пять миноносцев от *G-132* до *G-136*. Старые миноносцы *T-91, T-92* и *T-94* были заменены *S-120, S-123* и *S-125*. Грос-адмирал свел более сильные миноносцы *G-132, G-133, G-135* и *G-136* в 20-ю полуфлотилию в Данциге и подчинил ее адмиралу Берингу. Остальные миноносцы Балтийского моря были сведены в 19-ю полуфлотилию и подчинены командиру Дивизии береговой обороны для сторожевой и дозорной службы в западной части Балтики.

Прежнее ходатайство грос-адмирала о выделении в Балтийское море двух новых подводных лодок сначала было отклонено. Позднее, по приказанию кайзера, начальник морского генерального штаба распорядился перевести на длительный срок три более старые подводные лодки из состава Флота открытого моря в распоряжение главнокомандующего в Балтике. Таким образом на будущее время надеялись избежать нарушения планов и намерений командующего Флотом открытого моря, имевших место вследствие посылки частей Флота в Балтийское море. *U-23, U-25* и *U-26,* непригодные для дальних операций в Северном море ввиду большого расхода пресной воды, были переведены в Балтийское. Из этих лодок и *D-10* в качестве миноносца-лидера была образована 5-я подводная полуфлотилия с подчинением ее адмиралу Берингу и базированием на Данциг. Корабли школы подводного плавания *Вулкан, Т-27* и *U-1* были возвращены станции Балтийского моря. Данцигский порт получил приказание иметь постоянный запас горючего в количестве 450 *т* для двигателей. Для более крупного ремонта лодки должны были посылаться в Киль, на завод «Германия», на котором они были построены. Лодки могли быть использованы для боевых операций лишь после окончания краткого курса обучения в Данцигской бухте. На них были назначены новые командиры. Далее имелось в виду усилить отряд адмирала Беринга назначением в его распоряжение в качестве флагманского корабля *Фридрих-Карла.* До того времени этот старый броненосный крейсер плавал в качестве торпедного испытательного корабля. В Данциг он должен был прибыть в конце сентября, после окончания боевого обучения в Кильской бухте. Из легких крейсеров *Аугсбург* и *Амацоне,* попрежнему, предназначались для восточной Балтики. В помощь им мог быть дан один только *Любек,* располагавший достаточной быстроходностью.

Так как дозоры западнее и восточнее Готланда пока были сняты, оказалось необходимым усилить охранение линии Зунд—Аркона кораблями командира Дивизии обороны побережья. Из кораблей этой дивизии крейсеры *Тетис* и *Ундине* неоднократно требовали длительного ремонта рулевых машин и подшипников. *Кайзерин Аугуста* продолжал

плавать в качестве учебного артиллерийского корабля и не мог быть использован для сторожевой службы. Охрана Кильской бухты обычно возлагалась только на *Пантер*, пароходы-заградители и миноносцы. Поэтому на время операции главнокомандующему пришлось просить о назначении в дозор дивизии учебных крейсеров. Вспомогательные пароходы-заградители Балтийского моря 1 сентября были усилены пароходом *Герта*. *Принц Вальдемар* был заменен *Одином*. Таким образом, вместе с возвращенным из Северного моря 4 сентября заградителем *Дойчланд* общее число этих специальных судов теперь составляло 6. Меры для усиления сторожевого охранения Бельтов и Зунда будут подробно изложены ниже.

В это время, когда главнокомандующий морскими силами Балтийского моря располагал исключительно малым числом судов, армия внезапно и неожиданно поставила морским силам Балтийского моря новую задачу. Разрешать ее, в первую очередь, пришлось кораблям адмирала Беринга. 12 сентября в 11.00 принц Генрих получил нижеследующее приказание из главной квартиры через начальника морского генерального штаба:

> «Русская 1-я армия отступает на север через Мемель. Крайне важно мешать ее отступлению со стороны Мемеля и Куришгафа и оказать поддержку нашим сухопутным войскам уничтожением пловучих мостов через реку Мемель (Неман) на всем ее протяжении за Тильзит. Оказать поддержку в перевозке данцигских войск в Мемель, пользуясь пловучими средствами и самолетами, из Путцига, в равной мере поддерживать также перевозку войск из Данцига в Мемель.— Адмирал».

Для выполнения этой задачи грос-адмирал принц Генрих не располагал в Киле никакими средствами. Он смог немедленно послать в Данциг только *U-23* и *U-25*, только что прибывшие из Северного моря.

В остальном контр-адмиралу Берингу приходилось делать соответствующие распоряжения на месте в зависимости от обстановки. Его начальник штаба тщетно старался добиться телефонной связи с командованием Восточной армии. Корпусное командование в Данциге также не могло дать

указаний, какого рода поддержка требуется от флота наступающим германским войскам. Характерно, что начальник морского генерального штаба был сам в неведении. Адмирал Поль пишет 12 сентября в своем дневнике:

«Я сегодня утром был долго у Мольтке, который вчера выезжал на фронт и вернулся лишь сегодня ночью. Ему очень хочется использовать победу на востоке. Флот должен разрушить пловучие мосты через Неман. Но как туда попасть на миноносце при мелководье? На реке наши корабли будут потоплены отступающими через реку армиями, прежде чем успеют подойти к мостам».

Адмирал Беринг в тот же вечер послал готовые к действиям крейсер *Амацоне* и *S-124* в Мемель. Командир крейсера должен был осведомиться об обстановке на месте и немедленно донести по радио. В крайнем случае и *V-25* мог быть послан для поддержки после окончания ремонта. Срок готовности *Ундине* и *Аугсбурга* был не ранее 15 сентября.

Наконец, 12 сентября в 20.00 начальник штаба Беринга капитан-лейтенант Герке добился связи с командованием армией в Инстербурге. Он сообщил о принятых мерах и просил сообщить дальнейшие пожелания. Но у генерала Гинденбурга пока не было приказаний для стоявших в Мемеле кораблей. Поддержка армии крейсером *Амацоне* и разведкой с моря гидросамолетами морской авиастанции Путциг оказалась временно невозможной, ибо там не было ни одного готового самолета. 13 сентября в 7.00 командир *Амацоне* донес из Мемеля, что в Тильзит прибыла германская кавалерия и что провинция севернее этого города очищена от русских. Таким образом, опасность для Мемеля миновала. Днем в штабе адмирала Беринга была получена телефонограмма штаба командующего сухопутной армией:

«По Неману плавают неприятельские суда различной величины и силы. Все меры против них предоставляется принять капитан-лейтенанту Герке».

Вследствие этого *Амацоне* получил от Беринга приказание:

«Если возможно,— действовать на шлюпках или пароходах против русских судов на Немане».

Командование армией, находившееся в Инстербурге, было об этом извещено. Дальнейшие пожелания адмирал Беринг просил передавать непосредственно в Мемель командиру *Амацоне.*

Это было первый раз на Балтийском море, когда флот и армия должны были действовать совместно. Пока армия требовала от моряков лишь незначительной помощи. Впоследствии Балтика видела много совместных действий армии и флота.

Из наступления на Немане ничего не вышло, так как после разговора с командиром ландвера в Мемеле командир *Амацоне* убедился в бесполезности посылки пароходов в реку. Наоборот, командир ландверной группы считал появление отступающих русских отрядов в Мемеле вероятным и в этом случае просил оказать ему поддержку судовым десантом. Таковой в составе 30 матросов при двух пулеметах был ему обещан и находился все время наготове для немедленной высадки. Тем временем адмирал Беринг всеми мерами старался подготовить средства для поддержки армии. Опасаясь, что *Амацоне* может подвергнуться обстрелу с моря, находясь в неукрепленной гавани, он решил 14 сентября послать туда *U-23,* прибывшую накануне вечером в Данциг. Подводная лодка могла быть успешно использована против подходящего с моря неприятеля. До этого, чтобы обеспечить себя от нападения с моря, командир *Амацоне* держал *S-124* в дозоре на параллели Паппензее, в 15 милях от последнего. Неприятель не показывался. Только один раз, 14 сентября в 5.40, произошла ложная тревога, — командир миноносца донес о 5 русских миноносцах, шедших южным курсом. Поэтому *Амацоне* немедленно вышел из гавани. Лишь около 8.00, после того как миноносец пошел на север, навстречу неприятелю, выяснилось, что произошла ошибка вследствие рефракции. *V-25* получил приказание о доставке 14 сентября вечером 22 матросов и 3 пулеметов с еще не окончившего ремонт *Ундине* в Мемель для усиления десанта. Кроме того, миноносец должен был конвоировать *U-23.* Десант с *Амацоне* был высажен в 18.00, по просьбе

командира ландвера, в Мемеле. *Амацоне* и *S-124* вышли в море и держались ночью в 25 милях от берега. С рассветом они вошли в Мемель, чтобы принять вновь десант. 15 сентября *Аугсбург* кончил чистку котлов. До конца месяца, согласно приказанию главнокомандующего, надлежало ограничиться береговой обороной и заняться боевой подготовкой подчиненных адмиралу Берингу кораблей. *D-10* и *U-25* 16 сентября прибыли в Нейфарвассер, благодаря чему явилась возможность взяться серьезно за боевую подготовку подводных лодок.

Первые недели войны подтвердили старую истину, что лишь с хорошо подготовленными кораблями, миноносцами и подводными лодками можно добиться успеха. Это особенно сказывалось во время операций в Балтийском море, ибо в силу сложившихся обстоятельств личный состав и материальная часть судов не были на той высоте, как во Флоте открытого моря. С другой же стороны, первые недели войны дали слабым Балтийским морским силам возможность чаще и разнообразнее встречаться с неприятелем, чем то имело место в Северном море. И на будущее время, ввиду малочисленности исправных крейсеров, миноносцев и подводных лодок Балтийского моря, от отдельных боевых единиц требовалась большая самостоятельность; понятно, что боевая подготовка этих судов должна была стоять на более высоком уровне. Адмиралу Берингу приходилось сначала считаться с тем, что вновь сформированные полуфлотилии не имеют опыта в совместной работе с крейсерами и что их торпедные и артиллерийские стрельбы еще не на высоте. Пробелы должны были быть заполнены планомерной учебной работой в Данциге.

> «Во всяком случае, — как писал грос-адмирал, — необходимость боевых учений, обеспечивающих конечный успех, противоречила активному духу личного состава».

В Балтийском море этот дух активности, благодаря отсутствию боязни ответственности у командования и счастливой согласованности работы начальников и их штабов, был настолько силен, что там не ограничивались дословным толкованием оперативного плана. Благодаря этому удалось вскоре после объявления войны ясно понять и уяснить

способы ведения войны противником и с самого начала поднять веру личного состава в своих вождей, в силу своего оружия и в самих себя. Это была особенная заслуга грос-адмирала и его системы ведения войны. На Балтийском театре отсутствовали крупные цели и задачи, которые могли бы оказать решительное влияние на исход войны; все же вера в превосходство своих сил оставалась на Балтийском море в течение всей войны незыблемой.

Прежде чем начать боевую подготовку, адмирал Беринг должен был вернуть суда, стоявшие в Мемеле. 15 сентября в 18.00 он вышел на *Аугсбурге* в дозор на линию Риксгефт — Брюстерорт и на следующее утро зашел в Пиллау, откуда после краткого пребывания вышел в море на соединение с *Амацоне* и другими судами. На пути в Мемель *Аугсбург* соединился с *V-25*. Командир последнего доложил, что *U-23* из-за сильной волны и легкой аварии в машине еще не вышла из гавани, а *Амацоне* держится на высоте Мемеля. Вместе с тем он сообщил, что командир ландвера в Мемеле предполагает 17 сентября сделать набег в направлении на Ниммерзатт — Поланген и что ему желательна поддержка морского десанта, по возможности, снабженного пулеметами. Адмирал Беринг решил сам пойти в Мемель на своем флагманском корабле, привести оттуда *U-23* и лично переговорить с командиром ландвера. Они пришли к соглашению, что последний будет за 12 часов сообщать свои намерения по радио в Данциг на *Аугсбург*. Если обстоятельства и ход учебной работы позволят, то десант и пулеметы крейсеров будут посланы в Мемель. Большего адмирал не мог сделать для этой побочной цели ввиду наличия собственных настоятельных задач по ведению морской войны. В начале войны во флоте не сознавали, что хотя малочисленные судовые десанты могли быть с успехом использованы за границей против недостаточно вооруженных туземцев, но в сухопутном бою против серьезного противника они могли быть полезны лишь после многонедельной пехотной тренировки. Но офицеры и команды во флоте сначала радостно подхватывали каждую возможность получить боевое крещение и выступить один-на-один против врага. Несмотря на нелегкие требования, которые ведение войны на

море предъявляло к личному составу, флоту недоставало тесного соприкосновения с противником. Поэтому собственные успехи, влияющие в целом на войну, флот был склонен недооценивать и горячо завидовал непрестанным успехам армии. Сам флот так же, как и вообще народ, лишь в течение долгих лет войны постепенно дошел до сознания, что морская война, правда, не так очевидно, с самого начала в сильной степени влияет на окончательный, решающий исход всей войны в целом.

16 сентября в 8.00 контр-адмирал Беринг на *Аугсбурге* с *U-23* вышел из Мемеля. 17 сентября в 6.00 оба корабля и *Амацоне* начали торпедные стрельбы в Путцигер-Вике. *V-25*, *S-124* и *Ундине*, по приказанию главнокомандующего морскими силами Балтийского моря, были посланы в Киль; *V-25* вскоре был переведен в Северное море. Намеченные боевые учения производились контр-адмиралом Берингом в районе западнее Хела — Нейфарвассер. Корабли должны были быть всегда готовы прекратить учение при приближении неприятеля. Ночные стрельбы кончались не позднее 23.00. Защиты от неприятельских подводных лодок с помощью минных заграждений или бонов не было.

Охрана Данцигской бухты на линии Хела — Кальберг была поручена, помимо свободного от занятий крейсера, тральщикам вспомогательного дивизиона из Нейфарвассера. Этот дивизион состоял из семи рыболовных пароходов, мобилизованных 5 августа 1914 г. и теперь закончивших свою боевую тренировку в тралении и службах по специальности в Данцигской бухте. Обучение было в полном ходу. 20 сентября 5-я полуфлотилия подводных лодок начала тренировку совместно с крейсерами, но внезапно курс обучения был прерван новой операцией.

В главной квартире военный министр Фалькенгайн, заменивший заболевшего начальника штаба главнокомандующего Мольтке, обратился 19 сентября к начальнику морского генерального штаба с просьбой произвести демонстрацию высадки одной бригады у курляндского побережья между Либавой и Виндавой. Об этом адмирал Поль пишет в своих заметках 19 сентября 1914 г.:

«Генерал-квартирмейстер Фалькенгайн запросил адмирала Тирпица и меня, не мог ли бы флот произвести де-

монстрацию у русского побережья, дабы ввести противника в заблуждение, что там готовится высадка, и таким образом воспрепятствовать русским перебросить стоящие в северной Польше войска в Галицию».

«Как выяснилось, транспорты, стоящие в Штеттине, в других портах Балтийского моря и в Гамбурге, могут быть готовы не ранее чем через 14 дней. До того бригада, назначенная для демонстрации, не может быть посажена на суда. В 18.00 я имел доклад у кайзера, который живо интересовался экспедицией и разрешил назначить 4-ю и 5-ю эскадры, *Блюхер*, два новых легких крейсера, две флотилии миноносцев и один дивизион тральщиков из состава Флота открытого моря в распоряжение главнокомандующего морскими силами Балтийского моря принца Генриха. 3-я эскадра также может быть назначена в эту операцию после возвращения линейных крейсеров».

Здесь, в первую очередь, поражает полная перемена во взглядах адмирала Поля по сравнению с 4 сентября. Причина крылась в том, что начальник Флота открытого моря адмирал Ингеноль счел необходимым дать практику в эскадренном маневрировании только что вступившим в строй новым линейным кораблям *Кёниг* и *Гросер-Курфюрст*. По мнению командующего флотом, такое обучение новых линейных кораблей могло происходить только в Балтийском море, а не в Северном, ввиду опасности от подводных лодок. На это адмирал Тирпиц, постоянно настаивавший на активных операциях в Северном море, заметил:

«Если адмирал Ингеноль теперь еще считает необходимым эскадренное обучение 3-й эскадры ввиду присоединения к ней двух кораблей, то на его желание — послать эскадру в Балтийское море — отсюда трудно возражать, хотя подобную эскадренную подготовку для боя я не считаю особенно существенной. Но в таком случае мне непонятно, почему *Кёниг* и *Гросер-Курфюрст* вообще были посланы в Вильгельмсгафен, а в свое время в Балтийском море не была использована возможность [1] произвести бо-

[1] Подразумеваются операции германского флота с 4 по 9 сентября. — *Прим. автора.*

лее серьезную и внушительную операцию против Финского залива и русского флота. На обратном пути можно было производить сколько угодно эскадренных маневрирований. Тогда возражали с точки зрения необходимости строгого проведения принципа сосредоточения сил. Разве обстоятельства после этого внезапно изменились?»

Если 4 сентября начальник морского генерального штаба в соответствии с планом операции предоставил главнокомандующему лишь самые необходимые морские силы, без которых можно было обойтись на театре Северного моря, то уклонение от прежних директив поражает тем более, что обстоятельства не только не изменились, но, ввиду событий на Марне, энергичные операции флота в Северном море стали еще более желательными, чем когда бы то ни было.

Сам адмирал Поль за два дня до этого, 17 сентября, пишет в своем дневнике:

«Военный министр, ныне замещающий начальника штаба верховного главнокомандующего, спросил меня, нельзя ли помешать перевозке английских войск в Остенде посылкой туда одной подводной лодки[1]. На карте я показываю ему невозможность действовать подводной лодкой ввиду расположенных перед этим портом отмелей. Все же сообщаю командующему Флотом открытого моря об этом пожелании сухопутного командования и предоставляю ему принять зависящие меры».

Генерал Фалькенгайн пишет по этому поводу в своей книге «Верховное командование в 1914—1916 гг.»:

«Этого (т. е. отступления фронта, особенно северного его фланга, после сражения на Марне) следовало тем более избегать, что бой у Гельголанда 28 августа ясно показал невозможность ожидать от флота действительной помехи переброске английских войск морем. Морское командование отказалось от посылки флота для решительного боя в неприятельские воды».

---

[1] Генерал-полковник Фалькенгайн, запрошенный по этому делу, объяснил, что в этом случае он, естественно, думал об использовании по возможности всех пригодных подводных лодок Северного моря. — *Прим. автора.*

Многое случилось бы иначе, если бы в тяжелые сентябрьские дни 1914 г. морское командование правильно оценило тот путь, по которому флот и армия должны были действовать совместно, и если бы сухопутное командование при наступлении на западе рассматривало германский и английский флоты как фактический северный фланг боевого фронта. Но это касается, главным образом, театра Северного моря. Здесь нам достаточно установить, что без просьбы со стороны главнокомандующего морскими силами Балтийского моря на второстепенный Балтийский театр 19 сентября внезапно были назначены сильные части Флота открытого моря для демонстрации у русского побережья, ибо адмирал Поль весьма охотно исполнил желание генерала Фалькенгайна и еще в тот же день испросил разрешение кайзера на эту операцию.

О запросе сухопутного командования адмирал Поль сначала телеграфировал своему заместителю в Берлин и главнокомандующему в Киль, не высказав своей точки зрения. Начальник штаба верховного главнокомандующего был уведомлен, что десантная бригада должна быть в готовности в Нейфарвассере к 25 сентября, ибо оборудование транспортного флота будет закончено к этому времени. В мирное время в Берлине не разрабатывалось планов совместных десантных операций арми и флота ни в сухопутном, ни в морском генеральном штабе. Лишь в отделе морских перевозок морского министерства была совместно с военным министерством выработана инструкция для перевозки войск морем. Во время восстания в юго-западной Африке в 1904—1905 гг. пришлось организовать сравнительно крупную переброску войск; это был единственный опыт в этом направлении. Но здесь, равно как и в китайской экспедиции 1900 г., дело касалось плавания и высадки войск в обстановке мирного времени, без противодействия на море и на суше. Обе труднейшие задачи — перевозка войск морем при наличии неприятельских минных заграждений и подводных лодок и высадка у берегов неприятеля при наличии сильного противодействия с его стороны — пока еще не были освещены опытом.

19 сентября в 19.50 главнокомандующий морскими силами Балтийского моря получил от морского генерального

штаба из Берлина сначала предварительное уведомление телеграммой, что в его распоряжение посылаются из состава сил Флота открытого моря 4-я и 5-я эскадры, *Блюхер*, два новых, современных легких крейсера, две флотилии миноносцев, из коих одна вооруженная 88-*мм* орудиями, и один дивизион тральщиков. В 23.40 того же вечера был получен по телеграфу из главной квартиры оперативный приказ нижеследующего содержания:

> «С указанными кораблями и морскими силами Балтийского моря итти к Виндаве. Делать заметные приготовления к высадке большого числа войск. Бригаду как можно скорее посадить на суда в Нейфарвассере и послать в Данциг под прикрытием. Транспорты собрать из Балтийского моря и, если нужно, из Гамбурга. — Адмирал».

Такое же извещение было послано главной квартирой заместителю начальника морского генерального штаба в Берлине.

Из дальнейшего обмена телеграммами явствует, что дело касалось демонстративной высадки крупного размера, в которой должны были участвовать шесть батальонов, три батареи, два эскадрона с соответствующими обозами. Военные цели таких экспедиций были значительны, но здесь следует особенно подчеркнуть, что ввиду неналаженности быстрой совместной работы армии и флота такие мероприятия, как оборудование большого транспортного флота, требовали от флота подготовительной работы крупнейшего масштаба, которую никоим образом нельзя сравнить с переброской войск по железной дороге. Так как в дальнейшем течении войны на Балтийском море были произведены крупные перевозки войск морем, этот вопрос будет подробно освещен в соответствующем месте. Результаты подготовительных мобилизационных работ свелись лишь к тому, что отделение морских перевозок морского министерства и комиссия для осмотра судов в Гамбурге знали все пароходы, на которых мог быть перевезен десант. Пароходы эти, однако, стояли в различных портах без команд и без особых приспособлений для погрузки войск, лошадей, артиллерии и т. п. Прежде чем суда эти могли быть использованы для перевозки войск, приходилось в первую оче-

редь укомплектовать их командой и сделать на судах соответствующее оборудование, ввести некоторые из них в док, исправить машины и котлы. Поэтому к сроку, указанному начальником морского генерального штаба начальнику штаба верховного главнокомандующего, транспорты никоим образом не могли быть приготовлены. Срок 25 сентября, данный начальником морского генерального штаба начальнику штаба верховного главнокомандующего для сбора участвующих войск в Нейфарвассер, нужно было считать слишком ранним, и он ни в коем случае не мог быть выдержан участвовавшими транспортами.

Из справок, наведенных отделом морских перевозок у различных пароходных компаний, выяснилось, что для подготовки и оборудования потребных для высадки в Виндаве транспортов необходимо по крайней мере 10—14 дней,

> «ибо все пароходы стоят без команд с начала войны и должны быть предварительно приведены в порядок».

От операции, однако, не отказались. Надеялись достигнуть намеченной цели и без высадки крупного десанта, ограничившись только демонстрацией. Об этом главная квартира сообщила главнокомандующему 20 сентября в 15.30 нижеследующее:

> «Так как предполагавшаяся высадка бригады в Виндаве не может быть выполнена своевременно ввиду невозможности подготовить достаточное количество транспортов, придется ограничиться демонстрацией всеми имеющимися налицо морскими силами. Рядом заметных мероприятий, как-то: тралением, разведкой, небольшими десантными операциями надо создать впечатление, будто в Виндаве предполагается высадка большого количества войск. Для усиления этого впечатления на самом деле будут произведены подготовительные работы для вооружения большого числа транспортов, о чем неприятель, несомненно, скоро узнает».

Чтобы добиться этой цели, статс-секретарю по морским делам было приказано подготовить транспорты для перевозки дивизии состава военного времени. Подготовительные работы должны были быть произведены сколь воз-

можно заметнее, дабы слухи своевременно проникли в печать и ввели неприятеля в заблуждение. Командующий Флотом открытого моря адмирал Ингеноль пометил на пересланном ему новом приказании главной квартиры: «Все только демонстрации!», и это чувство разделялось всем флотом в Северном море, который горел желанием сразиться с врагом и облегчить положение армии с моря после ее тяжелых испытаний на Марне.

Для командующего Флотом открытого моря эта операция в Балтийском море означала лишь ослабление на Северном театре и отвлечение от главного противника — Англии. Заместитель начальника морского генерального штаба в Берлине адмирал Бенке представил адмиралу Полю свои соображения об ограничении операции. Он прежде всего указывал, что для охраны многочисленных судов недостаточно двух флотилий миноносцев и одного дивизиона тральщиков. Далее, по его мнению, следовало оставить по меньшей мере одну эскадру в западной Балтике для охраны выходов из Бельтов и Зунда. Вторжения англичан в Бельты вероятнее всего было ждать именно тогда, когда крупные германские морские силы отвлечены в восточную часть Балтийского моря. Далее Бенке писал дословно:

> «Несмотря на трудность высадки в Виндаве из-за преграждения входа в канал затопленными судами, все же высадка именно там кажется сравнительно легче. Каких последствий в Галиции для Германии ждет сухопутный генеральный штаб от этой высадки в Виндаве, здесь не понимают, ибо удаление места высадки от расположения наших войск в восточной Пруссии незначительно. С этой точки зрения была бы действительнее высадка в Рижском заливе. Однако же, вход в Рижский залив из-за возможного присутствия мин и подводных лодок опаснее и сложнее. Высадка у самой Риги, ввиду укреплений, сильных минных заграждений и, вероятно, большого количества войск, невыполнима».

Все подготовительные работы для этой операции производили впечатление, будто начальник морского генерального штаба, чувствуя невозможность оказать достаточную поддержку армии в Северном море, старался компенсиро-

вать это сколь возможно широкой помощью сухопутным операциям на русском фронте.

Подготовка транспортного флота затянула бы операцию до начала октября. Тем временем все командированные в Балтийское море суда Флота открытого моря прибыли в Киль к 20.30 20 сентября, чтобы принять самый полный запас угля. Вопрос об угле для кораблей и миноносцев был особенно острым при всех операциях в Балтике. Вспомогательные суда — 3 прорывателя заграждений, 4 судна для блокировки входов в неприятельские гавани и 4 угольных парохода — вышли в Данциг еще 19 сентября; госпитальное судно *F* было переведено в Свинемюнде. Еще в тот же вечер, тотчас по окончании приемки угля, грос-адмирал принц Генрих послал *Грауденц* (флагманский корабль младшего флагмана миноносцев), *Штральзунд*, 6-ю флотилию миноносцев и 2-й дивизион тральщиков в Данциг, в распоряжение адмирала Беринга. Этим кораблям было приказано там еще раз пополнить запасы угля и затем присоединиться к главным силам для их охраны. Дивизию учебных крейсеров, как и в прошлый раз, подчинили командиру Дивизии обороны побережья для наблюдения за проливами. Днем она образовывала дозорную линию на долготе Аркона, ночью и при плохой видимости ей было приказано отходить на линию Моэн — Дорнбуш. В остальном охрана западной Балтики на время операции не была усилена. Броненосный крейсер *Иорк* был сначала использован для наблюдения за южным выходом из Бельта. Вместе с *Гацелле,* охранявшим Фемарн-Бельт, он должен был после погрузки угля итти в Свинемюнде, а позднее догнать главные силы на пути их следования на восток. Главнокомандующий морскими силами Балтийского моря намеревался с 4-й и 5-й эскадрами итти 21 сентября сначала в Данциг. 4-я эскадра прибыла из Эльбы в Киль лишь 20-го утром. Состав 5-й эскадры: *Кайзер Вильгельм II* (флаг начальника эскадры), *Кайзер Барбаросса, Кайзер Вильгельм дер Гросе, Кайзер Карл дер Гросе, Кайзер Фридрих III, Верт, Бранденбург.*

Одновременно с погрузкой угля эскадре приходилось срочно принимать вооружение для десантных войск, винтовки, пистолеты, огнеприпасы и запасные шлюпки. Эс-

кадра была укомплектована исключительно запасными. Боевая подготовка личного состава занимала все время, поэтому команды не могли быть обучены десантной службе и не прошли ружейных стрельб. 4-я эскадра должна была находиться в полной боевой готовности для прикрытия операции, поэтому высадить ее корабельные десанты было невозможно.

Днем у Фемарна показалась плавающая мина. Главнокомандующий полагал, что вследствие плохой погоды могло быть сорвано еще несколько мин Лангеландского заграждения. Так как мины эти были опасны для выходящих в операцию эскадр, главнокомандующий приказал отложить выход до утра 22 сентября. Верховное командование, однако, торопило, ибо вечером накануне выхода принцем Генрихом была получена нижеследующая телеграмма главной квартиры:

> «Кайзер приказал произвести демонстрацию у русского побережья сколь возможно скорее. Сообщите о положении дел.— Адмирал».

Поэтому главнокомандующий изменил первоначальный план и решил, не заходя в Данциг, быть с обеими эскадрами, *Иорк, Гацелле,* 2-й флотилией миноносцев днем 23 сентября у Виндавы. В тот же день могла быть произведена разведка побережья близ Виндавы к самой гавани, а 24 сентября — начата демонстрация всеми наличными силами. Адмирал Беринг в Данциге получил приказание выйти в море с таким расчетом, чтобы 23 сентября в 10.00 выставить дозорную линию между Фаре и Ирбенским проливом по широте 58°. Особенное внимание надлежало уделить наблюдению за Ирбенским проливом. 2-му дивизиону тральщиков и транспортам было приказано 23 сентября ждать главные силы между южной оконечностью Готланда и Стейнортом. Только одна 5-я полуфлотилия подводных лодок, еще не кончившая боевого обучения, была оставлена в Данциге, чтобы продолжать свою боевую тренировку под командою начальника полуфлотилии на миноносце *D-10*.

22 сентября в 7.00 4-я и 5-я эскадры вышли из Киля. Головным шел *Брауншвейг,* на котором был грос-адмирал со своим штабом. 2-я флотилия охраняла суда от подводных лодок. В 18.00 у выхода из Фемарн-Бельта присоедини-

лись *Иорк* и *Гацелле*. *Иорк* был немедленно послан 15-узловым ходом на север от Борнхольма, к месту рандеву *Амацоне* и транспортов, для защиты последних и для поддержки отряда Беринга. В течение ночи на 23 сентября эскадры следовали 13-узловым ходом на восток. *Гацелле* и 2-я флотилия миноносцев шли в 6½ милях впереди в качестве авангарда и бокового охранения.

В 7.30 на следующее утро к эскадрам присоединилась 20-я полуфлотилия, вышедшая из Киля 22 сентября в 8.50. Ей было приказано итти западнее Готланда и оставаться в дозоре между Нюра-Уде (Эланд) — Карльсэ и параллелью маяка Хоборг. 2-я флотилия, за исключением *S-139* и *S-141*, была в 8.15 послана вперед в Виндаву. Оба названных миноносца оставались в качестве посыльных кораблей при флагманском корабле. Миноносцы флотилии должны были быть к 16.00 распределены по три вдоль побережья между Виндавой и Бакофеном, подходить близко к берегу, производить промер между Бакофеном и Циршпенком, делая вид, будто подготовляется высадка. Шлюпки разрешалось спускать, но никоим образом не посылать на берег. Одна пара миноносцев должна была установить, находятся ли в Виндавской гавани миноносцы и подводные лодки противника, и уничтожить их артиллерийским огнем. К 19.00 флотилии надлежало собраться в 15 милях на магнитный 80° от *Иорка*. В течение ночи на 24 сентября *Иорк* и 2-я флотилия должны были находиться в поддержке крейсеров Беринга в узкости восточнее Готланда, между Эстергарном и Бакофеном; на следующее же утро им было приказано ожидать на широте Бакофена главные силы. Главнокомандующий решил послать легкие силы к месту высадки накануне демонстрации, исходя из предположения, что высадка войск на самом деле не будет иметь места. Можно было определенно рассчитывать, что русские удвоят бдительность и постараются подвезти по железной дороге подкрепления из Риги, расположенной всего лишь в 200 *км*. Непременным условием всякой высадки у неприятельского побережья должна быть ее полная неожиданность по времени и месту.

В 10.00 главнокомандующий получил донесение адмирала Беринга, что он с *Аугсбургом, Грауденцом, Штральзун-*

дом и 6-й флотилией занял намеченную дозорную линию. Правофланговые три миноносца 12-й полуфлотилии были выдвинуты вперед для наблюдения за Ирбенским проливом. В 10.05 эти миноносцы, а именно *V-156, V-157* и *V-159,* увидели у Люзерорта четыре дыма, из них один нефтяного отопления, вероятно, русских миноносцев. Эти дымы, однако же, не приближались и в 13.33 скрылись в направлении на Рижский залив. В 11.23 14 линейных кораблей обеих эскадр, единственная защита которых от подводных лодок и мин состояла с 8.15 из двух миноносцев, прибыли к месту рандеву южнее Готланда, где встретились с *Иорком, Амацоне,* 2-м дивизионом тральщиков, 4 угольными транспортами и 3 прорывателями заграждений. Ночью стояла прекрасная погода. Дул слабый западный ветер, небо было облачно, видимость очень хороша. 2-й дивизион тральщиков в составе 10 судов (4 тральщика были в ремонте в Вильгельмсгафене) получил приказание вместе с *Амацоне* выставить в ночь на 24 сентября дозорную линию от места рандеву до маяка Нэр на Готланде. 24 сентября в 6.00 этот дивизион вместе с *Иорком* и 2-й флотилией должен был прибыть к исходному пункту предполагаемой операции, расположенному на 240° в 28 милях от Виндавы. *Иорк* должен был ждать у выставленного заранее бакана. 2-му дивизиону тральщиков было приказано не позднее 6.00 протралить от этого бакана фарватер на Виндаву, обставив его южную границу вехами. О начале и конце траления должен был доносить по радио *Амацоне,* находившийся при тральщиках для их прикрытия. *Гацелле* получил приказание быть 23 и в ночь на 23 и 24 сентября при транспортах, число которых было увеличено 4 блокировочными судами и одним угольщиком. На следующее утро *Гацелле* должен был присоединиться к 5-й эскадре и вместе с ней итти к бакану *Иорка.* Линейные корабли должны были в течение ночи держаться попарно южнее линии Нэр—Стейнорт и с рассветом итти раздельно к месту рандеву. В 9.30 предполагалось их соединение с другими судами и совместное движение на Виндаву по протраленному фарватеру. После ухода *Иорка, Амацоне* и 2-го дивизиона тральщиков на места, назначенные им по ночной диспозиции, грос-адмирал с 4-й и 5-й эскадрами с 15.45 до 17.30 производил эволюции. Вбли-

зи держался *Гацелле* с 7 транспортами. Охраны миноносцами от подводных лодок не было вовсе, — прекрасный случай для атак подводных лодок, возможности которых за 2 дня до этого в Северном море доказала *U-9*. Если даже русские подводные лодки вообще не считались пригодными для дальних операций, то в данном случае флот маневрировал всего в 50 милях от Либавы и в 100 милях от Ирбенского пролива. Насколько в Северном море именно в начале войны переоценивалось значение подводных лодок, настолько в Балтийском море оно недооценивалось.

Тем временем миноносцы 2-й флотилии прибыли в 15.50 ко входу в Виндаву. Начальник флотилии образовал четыре группы, распределив их вдоль побережья от Виндавы до Бакофена. Согласно полученному приказанию, миноносцы ходили близко у берега, стараясь обратить на себя внимание, спускали шлюпки, делали промеры и т. п. Южная группа (*S-144* и *S-145*) была обстреляна с маяка Бакофен ружейным и пулеметным огнем. Сначала была обстреляна спущенная с *S-145* шлюпка, подошедшая на 500 *м* (3 кабельтовых) к берегу, а затем и оба миноносца. *S-145* немедленно ответил на огонь и направился к своей шлюпке. На *S-145* пулеметным огнем было смертельно ранено двое. *S-145* обстрелял маяк и границу леса и заставил замолчать пулемет, установленный, повидимому, около маяка. Таким образом, было установлено, что берег около Виндавы занят постами и что о попытках высадить десант будет немедленно донесено и его приближение станет известным.

Северная группа миноносцев, которой было приказано выяснить, находятся ли в Виндавской гавани русские миноносцы и подводные лодки, подходила вплотную к дамбе и донесла, что вход в каботажную гавань совершенно прегражден тремя затопленными, повидимому, русскими пароходами и что в гавани находятся несколько крупных и мелких парусников, а также два парохода. В 18.30 начальник флотилии собрал ее у *Иорка,* чтобы вместе с последним держаться ночью на линии Бакофен — Эстергарн для поддержки отряда Беринга. В 17.30 главнокомандующий получил донесение об обстреле *S-145* с Бакофена и о результате разведки Виндавской гавани.

После того как в 18.30 главнокомандующий разделил на

ночь обе эскадры, в 20.00 была получена нижеследующая телеграмма из главной квартиры:

«Демонстрации придается большое значение. Чтобы ввести неприятеля в заблуждение, в ваше распоряжение дается несколько рот солдат в серой походной форме. Число войск и время посадки должны быть установлены по соглашению с комендатурой Данциг по вашему усмотрению. Комендатура извещена об этом штабом армии».

Это приказание верховного командования заставило главнокомандующего вновь изменить свои планы. Погрузить в Данциге войска можно было только на корабли 5-й эскадры. Главнокомандующий приказал командиру 5-й эскадры погрузить в Нейфарвассере 700 человек пехоты, — более 100 человек не могло быть взято на корабль, не понизив его боеспособности. 5-я эскадра была отпущена в 21.12; прибытие ее в Данциг ожидалось 24 сентября утром. Вскоре после ухода эскадры была получена телеграмма от командира дивизии учебных крейсеров, что *Винета* в 18.08 видел подводную лодку в 10 милях юго-восточнее Моэна; возможность ошибки во всяком случае не была исключена. Адмирал добавил, что он отошел с *Ганзой, Гертой* и *Винетой* к маяку Гьедзер, чтобы там в самом узком месте поймать подводную лодку, если бы она попыталась прорваться в западную Балтику. Это было первое донесение с начала войны о появлении в Балтийском море подводной лодки. Оно должно было, если бы оно оправдалось, иметь серьезное влияние на практиковавшиеся до этого способы ведения войны на Балтийском море. Донесение казалось вероятным, так как было послано с корабля, обладавшего хорошими возможностями и условиями для наблюдения. Желание командира дивизии учебных крейсеров поймать подводную лодку при помощи старых учебных кораблей с плохой подводной защитой ясно указывает, сколь своеобразны были представления об этом роде оружия в начале войны. С другой же стороны, поражает, как различны в те времена были оценка подводных лодок и способы борьбы с ними в Балтийском и Северном морях. В Северном море тогда уже стремились направить все суда в устья рек, а охоту за появлявшимися подводными лодками поручить рыболовным па-

роходам, миноносцам и самолетам. И в дальнейшем мы не раз увидим, что каждый театр вырабатывал свои собственные приемы борьбы, накопляя свой собственный опыт, пользуясь им для себя.

На решение главнокомандующего это известие, объявленное на следующее утро командиром дивизии учебных крейсеров ложной тревогой, влияния не имело. В ночь с 23 на 24 сентября 4-я эскадра, разделившаяся по-бригадно, держалась южнее линии Нэр—Стейнорт. 24 сентября в 4.00 *Гацелле* присоединился к отряду и донес, что транспорты идут к месту рандеву и находятся севернее линии Нэр—Стейнорт. 4-я эскадра пошла к месту рандеву. В 5.30 гросадмиралом принцем Генрихом была получена телеграмма *Амацоне*, что 2-й дивизион тральщиков начал обследование фарватера на Виндаву. Этот фарватер был в 22 мили длиною и подходил на 5 000 *м* (28 кабельтовых) к Виндавской гавани; две трети его должны были быть шириною 450 *м* (2,5 кабельтова), а последняя треть — 1 800 *м* (9,9 кабельтова). В полдень *Брауншвейг* и эскадра соединились с транспортами. *Гацелле* получил приказание подвести транспорты как можно скорее на 8 миль к Виндавскому молу, дабы их могли разглядеть с суши и донести о них русскому командованию. Затем транспорты, кроме двух угольщиков, надлежало отвести на 281° в 19 милях от Бакофена, где 2-й дивизион тральщиков и миноносцы, состоявшие при флагманском корабле, должны были принять уголь. Там же в 17.00 после окончания демонстрации предполагалось соединение с ними эскадры. Погода и в этот день была довольно благоприятная; дул слабый южный ветер, небо было облачное, видимость хорошая. 2-й дивизион тральщиков [1] мог поэтому быстро закончить свои работы. Уже в полдень начальник дивизиона донес: «Готово, мин не нашел». Флагманский миноносец *D-6* потопил у Виндавы русскую рыбачью шлюпку, а рыбаков (4 латышей) доставил на *Брауншвейг* для опроса относительно Виндавы. Тем временем *Амацоне* получил в 10.45 приказание итти с *S-145* к Бакофену, осмотреть берег у маяка и обстрелять места, откуда накануне стреляли по *S-145*. Ночью крейсер вместе с

---

[1] *Д-6, Т-30, Т-39, Т-49, Т-51, Т-52, Т-53, Т-54, Т-55, Т-57.*

S-145 и *S-139* должен был охранять протраленный фарватер, дабы не дать русским ставить на нем мины. Главнокомандующий взял курс на западный конец обвехованного фарватера, где в виде маячного судна у буя стоял *Иорк*. В 12.13 флагманский корабль подошел к *Иорку*; последнему приказано было вступить в кильватер эскадре концевым; расстояние между судами увеличено до 600 *м* (3½ кабельтовых). Эскадра шла малым ходом по фарватеру и в 14.13 подошла к Виндаве, после чего легла на обратный курс. Благодаря очень ясной погоде удалось хорошо разглядеть побережье и гавань, и главнокомандующий получил возможность оценить условия высадки крупных частей войск. Вспомогательные суда (всего 10 транспортов и т. п.) тем временем находились немного севернее, милях в 6 от Виндавы, и были хорошо видны с берега до самого Люзерорта. Миноносцы 2-й полуфлотилии заняли сторожевую линию на высоте Лепеникена (южнее Люзерорта), чтобы охранять эскадру и транспорты от атак подводных лодок с севера; расстояние между миноносцами 1 миля. *Амацоне* с 14.05 до 14.35 обстреливал маяк Бакофен и побережье, не встретив противодействия противника.

Главнокомандующий ушел с линейными кораблями от Виндавы на S; в 6.00 следующего дня он предполагал соединиться у буя (на западном конце фарватера) с 5-й эскадрой для продолжения операции и, если возможно, для временной высадки. *Иорк* и на эту ночь был оставлен сторожить буй. 5-я эскадра прибыла 24 сентября в 9.45 в Нейфарвассер; командир ее донес, что выйдет оттуда в 15.00 и в 6.00 25 сентября подойдет к месту рандеву. Для усиления принятого десанта (750 человек запасного батальона 128-го пех. полка) командир эскадры приказал сформировать из судовых команд один пулеметный взвод с 14 пулеметами, один саперный взвод, взвод связи и санитарную роту. Данцигская комендатура предоставила в распоряжение флота только пехоту без специальных войск. Солдаты были призваны всего 6 недель тому назад и еще не прошли полного курса обучения. Высадка у неприятельского побережья в боевой обстановке, хотя бы для демонстративных целей, не может быть проведена без соответствующей подготовки. Для успеха высадки, как таковой, цель не играет роли: демонстра-

тивная цель никоим образом не уменьшает трудности операции, но делает неудачу еще более чреватой последствиями.

Ночью с 24 на 25 сентября общая дислокация судов оставалась прежней. Неприятель не показывался[1]. Тем не менее два радио с *S-145* и *S-139*, ошибочно сообщавшие о появлении неприятеля, вызвали некоторое беспокойство у сторожевых крейсеров.

В 22.00 главнокомандующий получил через Данциг донесение командира Дивизии береговой обороны:

> «Германский консул сообщает из Мальме, что английские подводные лодки предполагают сегодня ночью пройти Каттегат».

Это сообщение отвлекло мысли главнокомандующего и его штаба, в последние дни занятые исключительно только восточным противником, на запад и властно напомнило, что наш главный враг и решение всей большой войны находятся на Северном море.

Вскоре, в 23.25, последовало нижеследующее радио морского генерального штаба, еще острее подтвердившее этот факт:

---

[1] 23 сентября адмирал Эссен выслал 4 крейсера на W к Утэ, на разведку, а сам на *Рюрике с Баяном и Палладой* вышел на меридиан Дагерорта. Крейсеры неприятеля не обнаружили, и к вечеру командующий флотом, отправив дозорные крейсеры в Эре и приказав 1-й минной дивизии сосредоточиться в Моонзунде для действий в Рижском заливе и у Виндавы, сам перешел на Эре. Тем временем начали поступать донесения с постов о движениях германских судов.

Ставка верховного главнокомандующего, узнав о германской демонстрации, учитывая активные стремления адмирала Эссена, передала ему приказание — оставаться с флотом в Финском заливе, даже если будет достоверно выяснено, что началась высадка немцев. Тем не менее, Эссен выслал в ночь с 24 на 25 миноносцы 1-й минной дивизии для поиска вдоль побережья у Виндавы, направив туда же подводную лодку *Дракон*, а сам с *Рюриком* перешел на рейд Эре, чтобы с утра произвести разведку в северной части Балтийского моря. Русские миноносцы встретили у Виндавы два неприятельских миноносца, которые, не приняв боя, скрылись в темноте.

25 сентября, на случай появления неприятельского флота при входе в Финский залив, была развернута на позиции у острова Даго бригада подводных лодок. — *Прим. ред.*

«Военный агент в Стокгольме доносит штабу армии: заведующий разведкой только что сообщил: агент доносит по телефону в 17.30 из Мальме: английский флот вошел в Большой Бельт, минное заграждение устранено старыми судами. — Адмирал».

Принц и его штаб были поставлены перед необходимостью принять немедленное решение. Нужно вдуматься в их положение, когда, незадолго до полуночи, радиотелеграфный офицер доложил содержание этой краткой радиотелеграммы. В такую минуту с двумя устаревшими эскадрами, еще не закончившими полного курса боевой подготовки, с недостаточным числом разведывательных сил и миноносцев находиться далеко в восточной Балтике! Англичане в это время уже должны были подходить к южному выходу из Бельтов. В западной части Балтийского моря оставались лишь слабые силы, неспособные на серьезное сопротивление. В штабе главнокомандующего подсчитали, что английские суда должны в 7.00 25 сентября находиться у Кьельсснора. Если они решили сначала покончить с 4-й и 5-й эскадрами, то в тот же день к 19.00 могли бы уже быть восточнее Борнхольма.

Так же, как в августе, когда дело касалось заграждения Бельтов, верховное командование не добавило к своему сообщению никаких особых приказаний и не дало никаких установок. Оно предоставило флагману в море, занятому проведением ответственной операции, принять решение самостоятельно и вместе с тем сваливало на него всю ответственность. В 0.10 была получена следующая телеграмма из главной квартиры, сообщавшая новые данные, опять-таки без каких-либо указаний:

«Атташе доносит из Стокгольма: 24 сентября в 9.00, по достоверным сведениям, английская подводная лодка типа «Е» у острова Винга, курс южный, ход 8 узлов. Запрошенный командующий Флотом открытого моря ответил, что это не могла быть германская подводная лодка. Одновременно командующий Флотом открытого моря доносит о присутствии большого числа английских подводных лодок в Немецкой бухте. — Адмирал».

Все эти сведения, полученные из различных источников, об обнаружении в Каттегате английских кораблей, не появлявшихся там с начала войны, должны были убедить гросадмирала принца Генриха, что создается серьезная угроза Бельтам. Ввиду отсутствия каких-либо приказаний высшего командования ему надлежало действовать немедленно самостоятельно, ибо, в случае действительного прорыва, выжидание лишь ухудшило бы положение. В несколько минут он решил прекратить демонстрацию, вернуться со всеми силами в западную Балтику и, прежде всего, постараться достигнуть Померанской бухты.

Приказания были отданы немедленно. Уже в 0.26 была послана телеграмма командиру Дивизии обороны побережья:

«Ставить немедленно заграждение Лангеланд-Бельт»,

а в 1.25 — адмиралу Берингу, крейсерам *Гацелле* и *Амацоне:*

«Предполагаю итти на запад. Соединиться около 6.00 у *Иорка,* стоящего у буя».

2-й дивизион тральщиков и транспорты немедленно были посланы в Данциг, тральные вехи остались неубранными. 5-я эскадра должна была малым ходом продолжать путь на север. Главнокомандующий не хотел посылать ее самостоятельно вперед, ибо, в случае морского боя, эти корабли были бы очень стеснены присутствием на каждом по 100 солдат. 5-я полуфлотилия подводных лодок и 20-я полуфлотилия миноносцев получили приказание срочно итти в Свинемюнде, где они находились бы в выгодном фланговом положении по отношению к наступающему на восток противнику. 25 сентября в 6.00 все корабли сосредоточились у *Иорка,* и главнокомандующий с 4-й эскадрой пошел 14-узловым ходом на запад; крейсеры адмирала Беринга и обе флотилии миноносцев охраняли ее спереди и сбоку от подводных лодок. В 6.10 командир Дивизии обороны побережья донес, что Лангеландское заграждение поставлено, проход в заграждении закрыт и все находившиеся в Киле силы сосредоточены у южных выходов из проливов. Это известие показало главнокомандующему, что английский прорыв еще не совершился и все возможные в данной обстановке меры приняты.

Так как в течение ближайших часов морским силам Балтийского моря не угрожала опасность, 5-й эскадре было приказано повернуть и самостоятельно итти 12-узловым ходом к Дуэ-Одде, южной оконечности Борнхольма. 25 сентября в 7.50 *Брауншвейг* принял нижеследующее радио от командира дивизии учебных крейсеров:

«Капитан шведского парохода *Мальме,* вышедшего 24 сентября в 21.30 из Копенгагена, утверждает, что к этому времени в Копенгагене ничего не было известно о входе английских судов в Зунд и Большой Бельт. Датские минные заграждения в Зунде стоят нетронутыми».

В течение последующих часов это первое известие, осветившее обстановку с благоприятной стороны, было подтверждено другими подобными же донесениями. Морской генеральный штаб сообщил телеграммой, что, по мнению официальных датских кругов, следует серьезно считаться с возможностью проникновения английских подводных лодок через Флинт в Балтийское море, но что, по мнению датчан, крупных английских операций в Балтийском море не предвидится. Вместе с тем военный атташе в Стокгольме доносил, на основании перехваченного радио, о намерении английских подводных лодок в ночь с 24 на 25 сентября войти в Каттегат. О выходе английского флота в Большой Бельт ничего неизвестно; возможно, однако, что известие о подводных лодках заслуживает доверия. Все эти противоречивые сведения в конце концов были приведены в ясность донесением командира Дивизии обороны побережья, что воздушной разведкой неприятель в Большом Бельте севернее Корсэра не обнаружен. Это донесение было подтверждено сообщением датского капитана, вышедшего 25 сентября утром из Копенгагена, не видевшего неприятеля и ничего не слышавшего о его появлении в датских водах. Таким образом, уже днем 25 сентября главнокомандующий получил уверенность, что телеграмма морского генерального штаба была ложной тревогой, вызванной неверными слухами[1].

---

[1] О возникновении этого слуха морской атташе в Стокгольме 16 сентября 1914 г. донес: «Известие о форсировании Большого Бельта исходит от агента сухопутного генерального шта-

Несмотря на это, главнокомандующий не изменил своего намерения вернуться в западную часть Балтийского моря и в Киль, ибо пришел к заключению, что намеченную на 25 сентября для демонстративных целей высадку у Виндавы лучше не производить. Он лично убедился в непригодности Виндавской гавани для высадки. Гавань была преграждена непосредственно у устья реки затопленными русскими пароходами. По показаниям рыбаков, захваченных *D-6*, молы гавани имеют ширину около 2 *м*, высота их верхней кромки над поверхностью воды около 2 *м*. Высадка даже небольшого числа войск на южной дамбе должна была длиться весьма долго, ибо по ней могли итти в ряд только лишь три человека. На северной дамбе нельзя было вовсе высаживаться,—глубины около дамбы не были достаточны, что делало швартование опасным, и, кроме того, по ней нельзя было ходить. Сильные затруднения для высадки и большие потери были неминуемы при прохождении солдат по южному молу, если бы русские выставили хоть несколько пулеметов в лесу севернее и южнее Виндавы. На это, на основании опыта германских миноносцев у Бакофена, можно было с достоверностью рассчитывать. Кроме того, севернее Виндавы лес подступал к берегу и к городу ближе, чем это было показано на морской и сухопутной картах этой местности. Условия обороны и возможность противодействия высадке на самом деле оказались гораздо выгоднее для противника, чем можно было предполагать по карте. К тому же Виндавский рейд был совершенно открыт для ветров от NO через W до S, так что даже при умеренных ветрах от этих румбов высадка войск со шлюпок становилась затруд-

---

ба в Мальме и возникло, как выяснено следствием, следующим образом: один ландштурмист, наблюдавший за морем между Фальстербо и Мальме, телеграфировал в Треллеборг, что видел иностранные военные корабли. Из Треллеборга это известие было передано агенту, тот запросил одного из своих коллег, который подтвердил, что такой слух пронесся. Когда звонарь одной из церквей восточнее Треллеборга сообщил, что видел два или три, повидимому, английских судна, шедших к Борнхольму, агент счел себя обязанным донести заведующему разведкой офицеру, состоявшему при военном атташе в Стокгольме. Кто из Зунда сделал Большой Бельт и два-три судна принял за английский флот,— следствием не выяснено.— *Прим. автора.*

нительной. С другой стороны, и позднее время года не позволяло в этих северных широтах надеяться на длительную штилевую погоду.

Помимо местных трудностей посадки десанта на шлюпки и высадки его на берег у Виндавы, главнокомандующий сознавал всю опасность положения даже счастливо высаженных на берег войск. Успех высадки зависит, в первую очередь, от того, удастся ли передовым частям обеспечить себе тетдепон и удержать его до подхода подкреплений. Все дело в том, кто раньше успеет сосредоточить превосходные силы к месту высадки: спешащий к ней с подкреплениями противник или высаживающий на берег войска и артиллерию транспортный флот. Понятно, что для последнего неизвестными величинами остаются условия погоды и противодействие неприятельских морских сил.

Грос-адмирал принц Генрих был убежден, что даже при высадке нескольких рот пехоты, хотя бы для кратковременной операции, они будут в опасном положении, ибо крайне необходимая поддержка судовой артиллерией вскоре должна будет прекратиться ввиду свойства Виндавского побережья. Выполнение телеграммы главной квартиры, полученной до ухода германского флота в свои базы:

> «Для обеспечения высадившихся войск у Виндавы рекомендуется разрушить железную дорогу сколь возможно дальше от берега»,—

было совершенно невозможно, а сама телеграмма свидетельствовала о полном непонимании местной обстановки. Главнокомандующий счел себя обязанным предостеречь самым настоятельным образом от продолжения подобных операций, ибо риск, связанный с высадкой хотя бы незначительных сил, был слишком велик, если операция выполнялась с недостаточными средствами и была недостаточно подготовлена. Главнокомандующий подробно телеграфировал обо всем в главную квартиру, так как считал крайне важным, чтобы верховное командование было точно осведомлено на случай дальнейших десантных намерений у русского побережья, которые там считались очень ценными.

Верховное командование не посылало в течение 25 сентября главнокомандующему никаких дополнительных све-

дений. На донесение последнего о прекращении виндавской операции и уходе эскадр на запад верховное командование телеграфировало согласие лишь в 17.07. Находившийся в главной квартире начальник морского генерального штаба в ночь на 25 сентября действовал под впечатлением, что полученное из Мальме известие правильно. Он немедленно озаботился посылкой почти всех боеспособных морских сил Северного моря через Канал Вильгельма в Балтику. На обратном пути принц Генрих вел соединения раздельно, сам пошел с 4-й эскадрой севернее Адлергрунда, а 5-ю эскадру послал южнее последнего; обе эскадры он предполагал сосредоточить у Арконы. Полученная в 17.25 радиограмма воздушной разведки об отсутствии неприятельских сил в Большом Бельте севернее Корсэра создала уверенность, что опасность английского вторжения миновала.

Ночь с 25 на 26 сентября прошла без каких-либо помех. 26 сентября в 4.53 были получены сведения от морского генерального штаба, что прибывший в Готенбург пароход видел пять английских броненосных крейсеров с подводными лодками на буксире, шедших в направлении на Скагеррак. И по другим сведениям присутствие английских подводных лодок в Бельтах и Зунде считалось вероятным. В 6.00 эскадры подошли к Арконе и затем продолжали плавание в Киль. В 11.30 главнокомандующий отпустил *Аугсбург* и *Амацоне* в Свинемюнде. Адмирал Беринг получил приказание покинуть сколь возможно скорее Свинемюнде, чтобы продолжать боевое обучение 20-й полуфлотилии миноносцев и 5-й полуфлотилии подводных лодок в Данцигской бухте. *Фридрих-Карл, Любек* и *V-26* должны были немедленно после окончания боевой тренировки быть посланы из Киля в Данциг. 2-й дивизион тральщиков, 4 блокировочных судна и 3 прорывателя заграждений, стоявшие в Данциге, были посланы в Киль под германским берегом. Таким образом, в восточной Балтике остались только корабли, подчиненные адмиралу Берингу.

26 сентября в 17.00 грос-адмирал принц Генрих прибыл со своими кораблями в Кильскую гавань. Находившиеся на кораблях 5-й эскадры сухопутные войска были высажены в Киле. Верховное командование вернуло все корабли Флота открытого моря, предоставленные для операции, в Север-

ное море, кроме дивизии учебных крейсеров и одной флотилии миноносцев, оставленных пока в составе сил главнокомандующего морскими силами Балтийского моря.

Хотя операция у Виндавы не увенчалась никаким военным успехом, но все же благодаря ей был приобретен ценный опыт по проведению десантных операций. Снова резко выдвинулся вопрос, сильно беспокоивший верховное командование и главнокомандующего на Балтийском театре, о возможности прорыва англичан через Бельты. Были приняты меры как бы в обстановке действительного прорыва. Явилась возможность иметь более правильное суждение о положении во время такого прорыва, чем прежде, когда приходилось ограничиваться более или менее теоретическими рассуждениями. В данном случае Англия не намеревалась начинать прорыв сильными частями своего надводного флота. Вероятно, англичане намеревались произвести попытку провести подводные лодки через Зунд или Бельты и выясняли обстановку в смысле времени и прочих условий. Демонстрация у Виндавы удалась. Но на русских она не произвела большого впечатления. Во всяком случае, последнее не соответствовало напряжению личного состава и связанному с операцией риску с немецкой стороны. В русской оперативной сводке от 29 сентября, переданной из Петрограда, значилось:

«В начале войны неприятельские корабли несколько раз показывались перед Виндавой. 23 сентября в 16.00 18 миноносцев и один крейсер подошли довольно близко к берегу, в то же время германский миноносец показался у маяка Бакофен, в 18 верстах от Виндавы. Миноносец спустил шлюпки для промера; последние отошли, понеся значительные потери от открытого по ним огня. После этого миноносец обстрелял маяк и ушел в море. 24 сентября перед городом показались 38 судов, в том числе 9 больших и 7 транспортов. Они ограничились производством кое-каких перестроений и вскоре ушли в южном направлении. Один миноносец остановил рыбачью лодку, снял людей и затем ее уничтожил».

Это сообщение не дает основания предполагать, что русские подозревали возможность высадки. Операция, насколь-

ко известно, не повлияла на дислокацию русских сухопутных сил. Судя по тому, что мы в течение войны узнали об организации и быстроте работы русской разведывательной службы, нужно думать, что неприятель своевременно узнал силу десантных войск и учел действительную цель операции. Кроме того, незначительное число транспортов ясно указывало, что о крупном десанте не может быть речи. Появление миноносцев у Бакофена за 36 часов до этого должно было обратить внимание русских и позволило им своевременно повысить бдительность и усилить меры противодействия.

Следует считать особо счастливым обстоятельством, что события на западе не дали главнокомандующему возможности выполнить намеченную им на 25 сентября высадку пехоты. Высказанные выше взгляды разделялись главнокомандующим, обоими флагманами и всеми командирами. Все военные дневники сходятся в мнении, что высадка была обречена на неуспех. Так, командир *Кайзер Барбаросса* писал:

> «Состав сил десантного отряда из 700 новобранцев с шестинедельным сроком обучения должен быть признан для такой операции недостаточным. Усиление их 200 матросов с 5-й эскадры оказалось неудовлетворительным, ибо запасные не были достаточно вооружены и подготовлены для сухопутного боя, не прошли курса стрельб и сухопутного обучения. Недоставало кухонной посуды, фляг, ранцев, палаток. Отсутствие карт генерального штаба затрудняло командование. Сначала намечалась лишь демонстрация. Затем задача была расширена: надлежало разрушить Виндавскую железную дорогу сколь возможно дальше от берега. Для прикрытия отступления пришлось бы разделить силы. Нельзя было предполагать, что Виндава с ее 20 000 населения оставалась без гарнизона. Казалось невозможным, чтобы войска, хотя бы счастливо высадившиеся под прикрытием судовой артиллерии, вступили без сопротивления в город и вернулись без тяжелых потерь на суда. Вероятно, пришлось бы высадить на берег для прикрытия отступления войск весь десант 5-й эскадры».

К этому мнению присоединился и начальник эскадры. В своем подробном донесении главнокомандующий грос-адмирал принц Генрих упоминает, что состав назначенных в его распоряжение войск вместе с десантом не был удовлетворителен даже для демонстративной высадки. Опыт, извлеченный главнокомандующим из прерванной операции и сообщенный им главной квартире, послужил ценной основой для оценки условий, необходимых для успеха будущих десантных операций. Уже тогда можно было предвидеть, что при благоприятном течении сухопутной войны должен выплыть вопрос о совместных операциях армии и флота на балтийском побережье. Главнокомандующий указывал прежде всего на то, что для высадки побережье Рижского залива ему кажется благоприятнее, чем прибалтийский берег Курляндии.

Далее выяснилось, что для подобных операций необходим особенно сильный отряд поддержки и что тех сил, которые были в этот раз, для действительного решения задачи недостаточно. Во время операции у Виндавы были посланы слабые дозоры только лишь к Ирбенскому проливу, а также к востоку и западу от Готланда. Финский залив оставался без наблюдения. В случае действительного десанта требовалось большое количество кораблей для защиты района высадки; кроме того, следовало отрядить столь крупные силы к устью Финского залива, чтобы с возможностью выхода русского флота во время всей операции не приходилось и считаться. Далее, по мнению главнокомандующего, руководителю операции надо было предоставить двойное количество флотилий миноносцев и дивизионов тральщиков. Ввиду сложности погрузки угля с угольщиков в море двух флотилий оказалось недостаточно. Одним словом, весь опыт практически сводился к тому, что при повторении операции необходимо использовать почти все морские силы Северного моря. Этот случай вновь подтвердил старую истину, установленную при разработке планов военных операций еще в мирное время, что энергично мы можем вести войну либо только в Северном, либо только в Балтийском море. Выбор был ясен. Мы обладали господством на Балтийском море; упрочить за собой это господство являлось нашей военной задачей на

Балтийском театре. Однако, нельзя было забывать, что вопрос об этом господстве решался на Северном море; поэтому на последнем нам нужно было быть как можно сильнее. Обе сентябрьские операции с частями Флота открытого моря, не имевшие серьезных военных целей, ослабили морские силы Северного моря и послужили им во вред.

Взгляд на зависимость ведения войны на Балтийском театре от событий на Северном, выработанный теоретически еще в мирное время при подготовительных работах морского генерального штаба, нашел ясное подтверждение именно в последней операции. Положение было стратегически трудным, когда грос-адмирал получил у Виндавы сведения о предстоящем вторжении англичан в Бельты. Было ли известие правильно, действительно ли имели англичане это намерение, или же, по инициативе русских, был пущен слух для нашего отвлечения,— роли не играет. Было ли бы вторжение англичан в Балтику для нас выгодным или нет,— об этом более подробно будет сказано ниже.

Но даже если бы по отношению к вошедшему в Балтийское море английскому флоту мы оказались в выгодном положении, то все же, в данном случае, разделение наших сил и местонахождение обеих старых эскадр далеко на востоке было для нас особенно невыгодно. Отсюда вытекает, сколь велики для нас, значительно более слабых, могли быть затруднения, если бы английское командование проявило энергию и активно вело бы войну на море. Англичане могли заставить нас держать большие силы в Кильской бухте, перед Бельтами и Зундом, если бы они пытались производить серьезные демонстрации прорыва, одновременно с наступательными операциями русских в среднюю часть Балтики, которые легко могли привести даже к обстрелу русскими кораблями германских портов. В то же время превосходным силам англичан было легко угрожать нашему побережью Северного моря и устьям рек и запереть их. То обстоятельство, что англичане в начале войны, когда влияние их экономической войны не могло еще быть оценено, не предпринимали энергичных одновременных операций на Балтийском и Северном морях, показывает, как высоко они ценили боевую мощь нашего, численно значи-

тельно более слабого, флота, как мало у них оставалось активного духа Нельсона и насколько адмиралтейство было сковано заботами о перевозках войск. Английское морское командование предпочло длительное удушение мерами экономического порядка поиску быстрого решения в открытом бою. Смелые операции наших слабых балтийских сил будут в полной мере оценены лишь в том случае, если их сравнить со сдержанным образом действий англичан.

Как уже упоминалось, морской генеральный штаб лишь передал главнокомандующему тревожные сведения из Мальме. Высшее командование не дало никаких распоряжений о том, продолжать ли операцию, вернуться ли в Киль или оставаться в восточной Балтике. Лишь на следующий день высшее командование телеграфировало свое согласие на принятое главнокомандующим решение. Неизвестно, что предпринял бы адмирал Поль, если бы главнокомандующий не вернулся в Киль, выполнил целиком операцию и задержался бы вследствие сопротивления русских на севере.

И в данном случае верховное командование, как и в вопросе о заграждении Бельтов, предоставило трудные военно-политические вопросы, чреватые последствиями, решать самостоятельно морскому начальнику, который, находясь в соприкосновении с противником, не мог знать обстановки в целом в такой мере, как это было известно в центре. Главнокомандующий все это чувствовал и выразил адмиралу Полю протест. Необходимо подчеркнуть, что протестовал начальник, неоднократно имевший случай доказать свою небоязнь ответственности, обладавший по рождению и званию гросс-адмирала исключительной самостоятельностью, как ни один из флагманов на театре военных действий. И ему образ действия главного морского командования, не раз уже сводившего в критическую минуту свою роль лишь к передаче сведений, казался неправильным и опасным с точки зрения ведения войны. Кроме того, разбираемая операция свидетельствует об отсутствии в то время планомерной совместной работы верховного командования и морского генерального штаба. Их совместная подготовительная работа, несомненно, привела бы к отказу от операции.

Глава IX

БАЛТИЙСКОЕ МОРЕ И МОРСКИЕ ОПЕРАЦИИ АНГЛИЧАН

В мирное время вопрос о прорыве британских морских сил в Балтийское море, в случае войны, почти не поднимался в предварительных работах морского генерального штаба. Такая операция представлялась мало успешной, а потому маловероятной. К тому же для британского флота в Балтийском море не было столь важных военных целей, которые оправдали бы неизбежный серьезный риск. Усиление и поддержка русского Балтийского флота британскими линейными кораблями не предвиделись вследствие неблагоприятных условий снабжения и ремонта, а также вследствие недостаточных глубин и продолжительной замерзаемости русских гаваней. Также не внушали опасения сведения о предполагавшейся, якобы, в начале войны высадке русских войск на померанском берегу, под защитой британского флота. Для перевозки и прикрытия десанта, численность которого должна была бы составлять не менее 100 000 человек, понадобился бы весь британский флот. Если бы в действительности существовали планы и предварительная подготовка русской высадки при поддержке англичан, то целью этого было бы подкрепление русского тыла в начале войны.

Но уже в первые дни войны выяснилось, что ближайшей задачей британского флота являлось обеспечение переброски во Францию британской экспедиционной армии. Это требовало присутствия английского флота в Северном море и, таким образом, исключало возможность одновременных операций его в Балтике. Следовательно, объективный анализ приводил к заключению, что деятельность англичан должна была ограничиться прорывом легких сил, для которых нападение на учебно-маневренный район Кильской бухты и на торговые сообщения западной Балтики могло быть заманчивым. Мнение английских руководящих кругов по этому вопросу было хорошо выражено в середине сентября 1914 г. великобританским посланником в Стокгольме сэром Эсме Хауардом:

«Британский флот — это решающий фактор мирового владычества, который должен быть сохранен на все время войны и после нее. Послать его в Балтийское море, где обстановка для германского флота еще гораздо благоприятнее, чем в Гельголандской бухте,—было бы большой глупостью. Что касается русского флота в Балтике, то роль его примерно такова же, как австрийского флота в Адриатике. Он окружен превосходными силами неприятельского флота и лишен возможности уходить далеко от своих баз. В Швеции существует опасение, что Англия хочет перенести морскую войну в Балтийское море. Однако, это опасение совершенно необосновано до тех пор, пока имеется налицо германский флот, который мы надеемся уничтожить».

Нельзя лучше охарактеризовать значение германского флота в Северном море и роль, сыгранную им в Балтике во время войны, в военном и политическом отношении. Замечательно и то, как правильно, с военной точки зрения, английский дипломат судит о назначении и использовании английского флота и о всем военно-морском положении в Балтике и как в своих политических рассуждениях он выдвигает английский флот на место главного фактора.

С началом войны взгляд германского морского генерального штаба на возможность прорыва британских морских сил через Бельты изменился, а главное,— изменилась оценка влияния его последствий на ведение нами войны. Повидимому, это произошло под впечатлением войны на три фронта и немедленного объявления войны Англией, между тем как со стороны последней на первое время предполагалось выжидательное положение. Значительные операции англичан против Балтики перестали считаться маловероятными. Напротив, стали принимать их в расчет и делать попытки возможно скорее заградить Зунд и Бельты. Между тем, новых доводов в пользу такого взгляда не было: германский оперативный приказ для Балтики, изданный до объявления войны Англией, уже предусматривал обеспечение Кильской бухты от вторжения британских морских сил; новых же директив главнокомандующий морскими силами Балтийского моря от верховного командования не получил и после вступления Англии в войну. Поэтому грос-адмирал

принц Генрих, учитывая непригодность вверенных ему сил для какой бы то ни было наступательной операции через Бельты, мог понимать защиту Кильской бухты лишь в узко местном смысле, как оборону подступов к ней через Бельты и Зунд, опираясь на Киль. Немедленно после объявления войны Англией, 5 августа, он приказал поставить упомянутые германские заграждения в Лангеландском проходе и в Малом Бельте. Такого же взгляда держались и в морском генеральном штабе. В материалах по защите Балтики от вторжения англичан нигде не встречается мысль, что господствовавший в начале войны международно-правовой взгляд о свободном проходе судов через Бельты благоприятен для германцев и допускает защиту Балтики путем активного противодействия прорыву англичан. Во всяком случае, всякий проход или передвижения германских кораблей в Бельтах и Зунде был бы немедленно замечен и о нем было бы сообщено англичанам. Все помыслы адмирала Поля и морского генерального штаба были с самого начала войны направлены на заграждение, с помощью Швеции и Дании, фарватеров Зунда и Бельтов и на отказ от их использования для собственных военных целей. Эта точка зрения встретила т о г д а одобрение статс-секретаря морского министерства гросс-адмирала Тирпица. Ее основные положения ясно выражены в следующих пунктах инструкции, переданной 7 августа 1914 г. морским генеральным штабом министерству иностранных дел для германского посланника в Копенгагене[1]:

---

[1] Адмирал Тирпиц пишет об этом в своих «Воспоминаниях»: «При начале войны мы заключили соглашение с Данией, согласно которому Большой Бельт должен был быть закрыт для военных судов всех воюющих держав — под охраной Дании. Однако, Англия вовсе не признала за Данией такого права, и слабые датские заграждения при желании англичан прорваться в Балтику, могли быть легко форсированы. Это соглашение, которое в начале войны, к сожалению, встретило одобрение с моей стороны, принесло нам вред, так как мы считали себя обязанными в дальнейшем считаться с интересами Дании, а, с другой стороны, это соглашение мешало нам улучшить наше несчастное стратегическое положение в Немецкой бухте путем использования Каттегата и Скагеррака». — *Прим. автора.*

«1. Предложение имеет целью строгую нейтрализацию датских территориальных вод. Оно дает в руки Дании ключи от Балтийского моря.

2. Мы обязуемся избегать датских выходных проливов. Мы стремимся исключить всякую возможность нарушения суверенных прав Дании.

3. Целью германского командования является лишь оборона от неприятельского вторжения в Балтику. Для этого мы должны иметь уверенность, что тот покров, который накидывает на передвижения противника нейтральный район проливов, не сможет быть использован им для неожиданного нападения».

Независимо от принципиальных доводов против этого добровольного самоограничения, о которых речь будет ниже, надлежит отметить еще следующее. Морской генеральный штаб, указавший начальнику Флота открытого моря в качестве ближайшей военной цели на Северном море уравнение сил помощью малой войны, не рассмотрел возможности прорыва английских морских сил в Балтику именно с этой же самой точки зрения. При благоприятных для Германии условиях уравнение сил вряд ли могло наступить быстрее и решительнее, чем если бы британский флот сам попался в наши сети на нашем учебно-маневренном пространстве мирного времени. Чем меньше мы ему в этом мешали бы, тем лучше. Необходимое доверие к нашим кораблям и командам, безусловно, должно было быть налицо. Показательна для общего замысла тогдашнего морского генерального штаба выдержка из донесения кайзеру адмирала Поля от 8 августа 1914 г. о результате упомянутых переговоров с Данией:

«Мы в общем достигли большей обеспеченности от прорыва неприятельских сил в Балтийское море; хотя, правда, со своей стороны, отказались от наступательных операций через Скагеррак и Каттегат. Зато мы можем сосредоточивать свои силы в Немецкой бухте, и, кроме того, мы добились крупного сближения с Данией».

Активное направление подготовки флота в мирное время выдвинуло во флоте на первое место формальную эскадренную тактику и артиллерийские стрельбы. Флот воспитывался и готовился к бою. Однако, при внимательном изучении морских маневров последних довоенных лет, можно заметить, что, хотя место примерного боя и перемещалось из года в год от устьев Эльбы и Ядэ к Гельголанду и даже за Гельголанд, но все же, строго говоря, еще не было вынесено в открытое море. Стратегия следовала за развитием материального состава флота, и так как установленная законом судостроительная программа еще не была закончена, то в расчет принималось лишь сражение в отечественных водах, т. е. в Немецкой бухте, не более чем милях в 100 от Гельголанда. С немецкой основательностью и сознанием долга офицерский корпус отдался работе по детальному изучению оружия и тактики — работе, требовавшей почти предельного напряжения личного состава и материальной части. При этом, однако же, не было развития достаточно широких взглядов на основные стратегические факторы морской войны. Такой период в истории развития флота воспитывает в офицере скорее послушного и трудолюбивого солдата, чем гениального вождя. Большое влияние в решении вопроса о заграждении Бельтов имело также и соображение о том, что ни в коем случае нельзя было допустить перехода Дании на сторону наших врагов, — и так мы были уже слишком связаны на западе и востоке. Между тем, при каждом проходе германских морских сил через датские воды невольная ошибка какого-либо отдельного корабля могла вызвать недоразумение, которое привело бы Данию, под давлением Англии, в число наших противников. Эта опасность исключалась, если мы сами закрывали себе доступ в датские воды. Как видно, и это рассуждение выдвигало оборонительные тенденции и не было проникнуто волею к активности и верой в собственные силы.

Поэтому начатые морским генеральным штабом сейчас же после объявления войны переговоры через министерство иностранных дел с обеими нейтральными державами — Данией и Швецией — велись целиком под знаком неподвижной, узко местной, обороны входов в Балтику. О переговорах с Данией и достигнутых результатах уже сказано выше.

Они привели к исчерпывающему исполнению всех наших пожеланий. Однако, военные мероприятия в Бельтах и Зунде, проведенные Данией по нашему настоянию, были недостаточны, чтобы обеспечить нам достаточную безопасность в военном отношении. Во мнении о недостаточности мероприятий и обещаний Дании сходились как главнокомандующий в Балтийском море, грос-адмирал принц Генрих, так и начальник морского генерального штаба. Датчане преградили большой Бельт минными заграждениями к востоку и западу от Спрогэ (см. схему 1) и к востоку от банки Ванжанс, причем в заграждении у Спрогэ, которое перекрывало в ширину весь фарватер, имелись проходы для коммерческих судов. Были ли проходы обвехованы, — в точности неизвестно, но, вероятно, это так и было. Однако, и при отсутствии вех английским морским силам было нетрудно, при благоприятных навигационных условиях прохода у Спрогэ, получить от капитанов торговых судов достаточные сведения о расположении проходов через минные заграждения. Незагражденный фарватер западнее банки Ванжанс был столь же пригоден для прохода, как и восточный, — таким образом, в этом районе датское заграждение вообще не являлось препятствием. Наконец, следует считать установленным, что англичанам было точно известно расположение обоих наших и всех датских заграждений в Зунде и Бельтах. Торговое движение в этом районе поддерживалось круглые сутки; в Каттегате и у входов в Бельты горели все маяки. Поэтому для энергичного противника все упомянутые минные заграждения не представляли большого затруднения при прорыве в Кильскую бухту. Вооруженного сопротивления датских судов ожидать не приходилось, да оно и не могло быть сколько-нибудь серьезным.

Со стороны Дании последовало согласие извещать нас при появлении значительных британских сил вблизи заминированных датчанами районов, так как «датское правительство считало появление англичан фактом нарушения нейтралитета Дании». Германский посланник граф Ранцау добился такого согласия у датского министра-президента Скавениуса по настоянию морского генерального штаба. Последний усмотрел в этом ценное содействие со стороны датского правительства и известное обеспечение от напа-

дения англичан. В действительности передача этих сведений во время войны, при различных случаях появления и военной деятельности английских морских сил в Каттегате, никогда не была безупречной и полезной для наших военных целей. Конечно, при существовавшей обстановке никогда нельзя было с достоверностью установить, намеренны или вынужденны были недосмотры и задержки со стороны датчан. Только летом 1918 г. в Копенгаген был назначен самостоятельный морской атташе. До того времени эту должность занимал в порядке совместительства наш морской атташе в Швеции, капитан 1-го ранга Фишер-Лоссайнен. Последний имел местопребывание в Стокгольме. В помощь ему в Копенгагене в начале октября 1916 г. был назначен капитан морской пехоты Неергард. Но и самая добросовестная передача сведений датчанами могла быть медленнее, чем прорыв английских сил через Большой или Малый Бельт. Во всяком случае, переход от входа в Самсэ-Бельт до Кильской бухты — 75 миль — можно было незаметно сделать под покровом длинной зимней ночи. Таким образом, защита от нападения через Бельты, достигнутая морским генеральным штабом после долгих дипломатических переговоров с Данией, оказалась ненадежной: английские морские силы, при условии предварительной детальной подготовки прорыва, могли форсировать Бельт прежде, чем с германской стороны могло быть оказано противодействие.

Швеция, подобно Дании, немедленно после начала войны объявила о своем строгом нейтралитете. Сначала морской генеральный штаб сделал шведскому правительству 4 августа 1914 г. те же предложения, что и Дании. В основу этого и здесь была заложена мысль обеспечить пассивную оборону Балтийского моря от прорыва англичан через Зунд. Однако, шведское правительство, в противоположность датскому, не пошло навстречу нашим пожеланиям. В своем ответе от 9 августа оно высказало мнение, что

> «шведская часть Эре-Зунда, именно—фарватер Флинт между датским островом Сальтхольм и шведским берегом,— есть фарватер международный, а заграждение его невыполнимо не только по международно-правовым, но, главным образом, по техническим

причинам. Так как подобное заграждение никогда не имелось в виду, то для него не имеется потребной материальной части. Кроме того, для мин заграждения, взрываемых с берега, расстояние от берега до фарватера слишком велико, автономные же мины при сильном течении слишком опасны».

На самом деле доводы эти были неосновательны, а просто отклонение наших предложений отвечало шведским интересам.

Шведское правительство изъявило готовность

«погасить все маяки и огни в Зунде от мыса Куллен до Фальстербо и убрать все морские предостерегательные знаки лишь в случае угрозы проникновения военных кораблей в Зунд».

На требование дать

«обещание вооруженного вмешательства Швеции в случае наступательного образа действий каких-либо проникающих в Зунд военных судов»

шведский министр-президент Валленберг никогда не соглашался и всегда подчеркивал при этом, что проход Флинта невозможен при тех мерах защиты, на которые он дал согласие. Впрочем, в Каттегате и Скагерраке сразу же после начала войны были потушены все огни по шведскому берегу от мыса Куллен до норвежского берега, и шведское правительство запретило военным судам других наций доступ в некоторые районы шведских территориальных вод, которые были заграждены минами. Адмирал Поль решил поэтому пока отказаться от дальнейшего нажима на Швецию, и 9 августа 1914 г. министерство иностранных дел послало шведскому правительству следующий ответ, составленный в морском генеральном штабе:

«Германское правительство с удовлетворением принимает к сведению намерение Швеции тушить огни и убирать морские знаки при первой угрозе проникновения в Зунд военных кораблей. Германия будет строго соблюдать нейтралитет Швеции до тех пор, пока он не будет нарушен одним из наших противников. Однако, Германия вынуж-

дена оставить за собою право, в случае насильственного проникновения неприятельских сил в Зунд, самой принимать все меры, потребные для ограждения ее безопасности. Но и тогда она будет стремиться, по мере сил, не нарушать нейтралитет шведских территориальных вод».

Начальник морского генерального штаба считал возможным пойти навстречу Швеции потому, что ценность для противника фарватера Флинт с его лишь 7-*м* глубиной представлялась ему в военном отношении незначительной. При рассмотрении вопроса о прорыве англичан в Балтику имелись в виду только линейные силы противника, поэтому на первый план всегда выдвигалось заграждение Бельтов. Однако, в течение войны выяснилось, что заграждение Зунда и Флинта было по меньшей мере столь же важно, как закрытие прочих подходов.

В течение августа усилилось впечатление, что достигнутое соглашение с Швецией не обеспечивает безопасности Балтики, и по инициативе германского посланника в Стокгольме министерство иностранных дел, запросив предварительно морской генеральный штаб о требованиях морского командования для обеспечения Балтики, возобновило переговоры с Швецией. 4 сентября 1914 г. Швеции на основании военных соображений было сделано предложение

«убрать маяки и знаки во Флинте теперь же, не ожидая появления непосредственной угрозы. Торговое мореплавание по этому фарватеру должно было, по примеру Дании, производиться также без морских знаков, только под проводкой лоцманов».

Западная часть Флинта, обозначенная двумя светящимися буями, — датская; восточная — шведская. Притом главная часть удобного фарватера проходит в шведских водах, и указанный линией курс обозначен двумя шведскими плавучими маяками. Лоцманская служба во Флинте выполнялась шведскими лоцманами и лоцманскими судами. Таким образом, наблюдение за фарватером было преимущественно в руках Швеции. Проход Флинтом ночью, после снятия знаков, становился невозможен. Днем движение судов по нему было в пределах наблюдения германских охранных судов у южного выхода Зунда. Кроме того, считалось самоочевид-

ным, что шведское правительство, по примеру датского, также откажется предоставлять услуги лоцманов в шведских территориальных водах военным судам воюющих держав. Последнее требование было скорее формальностью, и его выполнение в военном отношении было малоценным, так как англичане всегда могли получить из своего торгового флота нужное число моряков, знакомых с плаванием по Зунду. Однако, шведское правительство не согласилось на это первое и важнейшее требование. После долгого обсуждения в совете министров и коронном совете оно 11 сентября 1914 г. изъявило готовность

> «принять меры, когда оно (шведское правительство) признает это необходимым, чтобы все шведские предостерегательные знаки,— светящиеся буи и пловучие маяки — могли быть убраны из Флинта в течение 3 часов после получения местными властями соответствующих распоряжений».

С военной точки зрения этим не достигалось ничего, и ведение войны снова ставилось в зависимость от оценки шведскими властями военного положения в Зунде. Шведский министр-президент сообщил германскому посланнику, что

> «ввиду заминирования датчанами Дрогдена и Голландсрифа, как их внутренних территориальных вод, и указания датского правительства, что итти в Эре-Зунд следует через Флинт, через последний прошло в августе 705 пароходов и 400 парусников, а за первые 10 дней сентября более 200 пароходов и 100 парусников. Таким образом, сохранение этого прохода открытым категорически необходимо для шведского судоходства, пока нет непосредственной опасности нарушения воюющими державами нейтралитета шведских вод».

Итак, точка зрения шведского правительства определялась только шведскими торговыми интересами, но они совпадали с интересами наших врагов и — в первую голову — англичан.

Несомненно, тут сыграло большую роль давление на шведскую политику английского флота, который считался непобедимым. То же самое имело место в Дании: однако, здесь

на Германию смотрели еще с большей опаской, чем на Англию. Это вполне понятно, так как столица Дании легко доступна со стороны Германии, да и вообще обе страны имеют общую сухопутную границу. Сами же мы, напротив, оценивали мощь и значение германской морской силы лишь с точки зрения защиты нашего побережья Северного моря и как средство давления на Англию. Возможное влияние нашего флота на скандинавские страны учитывалось нами лишь в отрицательном смысле, а именно — разбирался вопрос, что могло бы произойти в случае полного или частичного поражения нашего флота в Северном море. Отсюда — осторожная оборонительная тенденция морского генерального штаба в вопросах о Зунде и Бельтах. Во всех наших нотах как Дании, так и Швеции, на первый план, как ц е л ь наших предложений, выдвигалось о б е с п е ч е н и е от вторжения англичан в Балтику. Это должно было вызвать в нейтральных странах впечатление, что мы боимся прорыва сил противника в Балтику, а боязнь эта неизбежно понималась как показатель нашей слабости. Наши постоянные указания на то, что, в случае такого прорыва, создастся угроза всей балтийской морской торговле, еще усиливали упомянутое впечатление, так как этим мы сами признавали, что и на Балтийском море не можем создать надежной защиты против нападения англичан. Результат наших переговоров характеризуется следующими заключительными словами одного из донесений нашего посланника в Стокгольме:

> «Министр Валленберг неоднократно и настойчиво уверял меня, что Швеция в такой же степени, как и Германия, заинтересована в предотвращении англо-германского столкновения в Балтике. Поэтому мы можем быть вполне спокойны и уверены, что будут приняты все необходимые меры предосторожности».

Значение даже единичных военных кораблей как могучего средства морской политики, в течение войны в Средиземном море показали *Гебен* и *Бреслау*. Главным образом, решимости и энергии адмирала Сушона мы обязаны присоединением к нам Турции и решительному изменению в то время баланса войны к нашей выгоде. Это безоговорочно

признают даже англичане и, не щадя самолюбия, горько осуждают промах своего флота в данном случае.

Ответ Швеции, снова отрицательный, был передан морским генеральным штабом главнокомандующему морскими силами Балтийского моря, но с опущением фраз: «если и когда оно (шведское правительство) найдет это нужным», так что главнокомандующий должен был получить впечатление увеличившейся готовности Швеции к обороне Зунда. Между тем, ряд известий о подводных лодках, замеченных с 23 по 25 сентября в Скагерраке и Каттегате, позволял заключить о намерении английских подводных лодок проникнуть в Балтийское море через Флинт. Тогда морской генеральный штаб вновь обратился к датскому и шведскому правительству. Дания немедленно обязалась «заградить свои территориальные воды против проникновения подводных лодок». Однако, при этом с датской стороны было подчеркнуто, что такая мера будет практически действительной лишь при условии заграждения Швецией Флинта, так как последний имеет наибольшее значение, как выход в Балтику. Адмирал Поль сначала решил потребовать от Швеции заграждения Флинта минами. Контр-адмирал Бенке возразил против этого, что Флинт должен остаться проходимым для судов, так как иначе мы сами чрезвычайно затрудним или вовсе прекратим торговое движение между Балтикой и Копенгагеном и с нейтральными странами. В результате морской генеральный штаб 30 сентября передал шведскому правительству через министерство иностранных дел следующее сообщение с повторением прежних требований:

«23 или 24 сентября в Скагерраке замечены 5 английских броненосных крейсеров, каждый в сопровождении подводной лодки; 24-го — подводная лодка у Винга; 25-го английская подводная лодка задержала между Лазе и Ангольтом шведскую рыбачью лодку; 24-го английская подводная лодка пристала у Хирсхольма, высадила больных матросов, пошла далее в направлении к Лазе; 25-го замечена английская подводная лодка у Хесселэ. По всей видимости, налицо угроза Балтийскому морю, так как применение подводных лодок в Каттегате — бессмысленно. Так как датское правительство имеет в виду заградить Бельт

и охраняемую им часть Зунда, то, при существующей опасности переноса враждебных действий в Балтику, приходится требовать надежной защиты Флинта. Возможность снятия всех морских знаков и т. п. в течение нескольких часов для этого недостаточна, так как за эти несколько часов неприятельские подводные лодки, незаметно вошедшие в Зунд с вечера, могут, несмотря на самое тщательное наблюдение, пройти Флинт раньше, чем вышеуказанные мероприятия будут проведены. Достаточная защита будет, однако, достигнута, если Швеция потушит маяки. Снятием знаков достигнут того, что Флинт станет проходим лишь днем и притом с помощью лоцманов. Последние должны быть поставлены под строгий контроль шведского правительства. От требования абсолютного преграждения Флинта, даже для прохода днем, мы воздерживаемся в интересах судоходства, что отвечает, главным образом, интересам Швеции. Ночью же всякое движение через Флинт должно быть прекращено, так как иначе создается возможность прорыва в Балтику английских подводных лодок, последствия чего будут чрезвычайно серьезны, в особенности для Швеции и ее балтийской торговли».

Несмотря на все эти старания германского морского генерального штаба обезопасить шведскую торговлю в Балтийском море, Швеция и на этот раз не пошла на соглашения, а настаивала на своей точке зрения,

«что Швеция, как суверенное государство, одна лишь имеет право судить о том, когда ее нейтралитет и торговые интересы будут нарушены проникновением английских военных судов в Зунд и Балтийское море и когда надлежит принять меры против этого».

Из сказанного видно, что все средства нажима с нашей стороны были исчерпаны. Дальнейший нажим на Швецию привел бы к тому, что Германия формально оказалась бы неправой или должна была бы в корне изменить проводившуюся ею до сих пор точку зрения. Поэтому морской генеральный штаб в согласии с министерством иностранных дел пришел к заключению, что пока лучше

«воздержаться от дальнейших шагов и ограничиться обеспечением предложенного ранее незамедлительного взаимного извещения, а также благожелательного отношения шведского правительства».

Таким образом, все переговоры морского генерального штаба со Швецией не дали осязательных результатов, тогда как Дания удовлетворила все наши пожелания. И то и другое понятно. Для Дании и ее торговли наш образ действий был вполне приемлем, как равно и для Англии, так как Бельты как торговые пути не имели особого значения для англо-датской торговли. По отношению к Швеции имело место обратное. С одной стороны, шведская торговля, а следовательно, и промышленные круги страны, и вместе с ними Англия и Россия были чрезвычайно заинтересованы в том, чтобы не нарушалась балтийская морская торговля через Зунд, обслуживавшая почти исключительно страны Антанты. Показательный рост этой торговли характеризуется числовыми данными, сообщенными шведским правительством. Отсюда и отрицательное отношение Швеции к нашим предложениям. Морской атташе в Швеции в своих докладах, трезво и ясно обрисовывавших создавшееся положение, объяснял сдержанность Швеции исключительно вышеуказанными причинами. Гораздо более соответствовало бы нашему могуществу на море и дало бы прочное основание дипломатам при всех наших переговорах со скандинавскими государствами, если бы мы, гарантировав строжайший нейтралитет шведских и датских территориальных вод, с самого начала войны стали на точку зрения международного права о законности свободного и постоянного использования проходов через Бельты и Зунд и водного пространства Каттегата и Скагеррака.

Вопрос о заграждении фарватеров в Бельтах и Зунде должен быть рассмотрен еще и в другом отношении, ибо в этой войне при каждом мероприятии приходилось ставить вопрос: как оно будет действовать на Англию? Ради ненадежной поддержки со стороны Швеции и Дании,

зависящей от усмотрения этих государств, мы отказались от использования выходов в Северное море через Каттегат и Скагеррак. Тем самым мы лишили себя второго операционного направления против Англии и в этом отношении помогли нашему главному противнику на море. Мы обещали Дании, что наши морские силы будут совершенно избегать загражденного ею водного пространства, причем категорически признали последнее датскими территориальными водами вопреки существовавшему до тех пор и признанному международным правом взгляду на свободу входов в Балтийское море. Дело зашло так далеко, что 5 сентября начальник морского генерального штаба ответил на запрос командующего Флотом открытого моря:

«Планомерные операции в датских территориальных водах исключены, так как морские и воздушные силы должны избегать этих вод. Тем не менее, силы, принужденные отступать через Каттегат, могут, в крайнем случае, попытаться пройти через датские воды, либо через Малый Бельт, либо через Зунд по шведской стороне. На наличие навигационных знаков и услуги лоцманов им рассчитывать не приходится».

По сравнению со столь неудобным в военно-географическом отношении положением Немецкой бухты Скагеррак, расположенный значительно севернее, являлся удобной исходной позицией для операции против Англии и ее морских торговых путей. Вследствие больших глубин постановка минных заграждений у входа в Скагеррак была много труднее, а местами невозможна. Возможность для германского флота пользоваться двумя выходами держала бы английский флот в постоянной неуверенности и затруднила бы его мероприятия. В случае операции англичан против Скагеррака, Гельголанд и Немецкая бухта оказывались в выгодном фланговом положении, как равно и Скагеррак по отношению к Немецкой бухте; то же и при операциях Гранд-Флита по прикрытию английских перевозок в Канале. Германский оперативный приказ для театра Северного моря категорически предписывал: «Вступать в бой при благоприятных обстоятельствах». Между тем, при действиях флота из Скагеррака эти «благоприятные обстоятельства» могли со-

здаться гораздо легче, чем при базировании на «гельголандский угол». Против Немецкой бухты и устьев наших рек английский флот мог осуществить свои цели и без огневого столкновения. Наоборот, при владении нами Скагерраком и Каттегатом английскому флоту, вероятно, пришлось бы померяться с нами силами. Ведь если бы, кроме свободного прохода через Бельты, германский флот имел возможность оперировать в Каттегате и Скагерраке, то в этих районах владение морем, очень важное для англичан, стало бы весьма и весьма спорным. При этом надо иметь в виду, что там, где наш флот уже господствовал, т. е. на Балтийском море, англичане, как выяснилось уже в начале войны, учитывая мощь нашего флота, считали безнадежным для своего флота оспаривать это господство. Вот пример того, какое крупное влияние на ход военных действий могло оказать одно лишь наличие нашей морской силы.

Однако, допустить перерыв всей своей балтийской торговли германским флотом в Каттегате и Скагерраке Англия не могла уже потому, что эта торговля была для нее жизненно необходимой артерией. В конце августа 1914 г. были закрыты Дарданеллы и тем прерван весьма важный путь для русского вывоза и сообщений Антанты с Россией. Тем самым вопрос о Балтийском море и свободе его морской торговли приобрел для России — а следовательно, и Англии — значение решающего фактора в войне. Военная промышленность России, обреченная на зависимость от привоза морем из союзных стран, должна была изыскивать взамен Дарданелл новые пути, которые в конце концов, все же на продолжительный срок были неудовлетворительны, что отчасти и способствовало крушению русской вооруженной силы. Считать свою торговлю в Балтийском море обеспеченной может лишь та страна, которая владеет выходами в Северное море до Скагеррака. Достижение этого, или по меньшей мере борьба за это с надеждой на успех, было для нас в начале войны вполне возможно. Следовало только, в сознании могущества нашего флота, при переговорах со Швецией и Данией настаивать на свободе пользования проходами через Бельты и Зунд, тем более, что эта точка зрения была вполне естественной, отвечая установившемуся международно-правовому взгляду на этот во-

прос. Но этим путем, который в течение войны легче вывел бы наш флот в открытое море, не пошли: наоборот, у германского флота отняли возможность свободного развертывания из Балтийского моря. Если бы германский флот мог свободно действовать на Балтийском море вплоть до Скагеррака и его пришлось бы вытеснять оттуда только с боем, то мы причинили бы чувствительный ущерб английской торговле, так как Швеция и Норвегия, с их западными перегрузочными портами, приобретали все большее значение для жизненно необходимого англо-американского ввоза в Россию. Соглашение с Данией и Швецией исключило возможность ведения нами торговой войны в Балтике. В первые месяцы войны морская торговля шла почти без помехи через Зунд в Балтийское море и обратно и к удовлетворению Англии и союзников протекала свободно и беспрепятственно через порты Каттегата и Скагеррака. Таким образом, Англия получила возможность поддерживать и мощно развивать свою балтийскую торговлю без боя, даже без необходимости защиты вооруженными силами, исключительно путем искусных дипломатических переговоров. Поэтому неудивительно, что Англия никогда не возражала против соглашений между Германией, Швецией и Данией. Конечно, эти соглашения должны были быть ей известны, может быть, они были инспирированы ею в негласном сотрудничестве, и во всяком случае настолько соответствовали ее планам, что иначе незачем было датскому министру-президенту Скавениусу в письме к нашему посланнику от 19 сентября 1914 г. удивляться «сдержанности, проявленной доселе Англией в этом вопросе». В середине августа 1914 г. из Копенгагена было получено известие, что, по достоверным сведениям, английские парламентские круги выразили сэру Эдуарду Грею пожелание, чтобы был предъявлен протест против заграждения Данией Большого Бельта. Однако, Грей это пожелание отклонил. В связи с этим интересно проследить, как в дальнейшем ходе войны единственные оставшиеся нам выходы из Балтики — Зунд и Малый Бельт — стали приобретать все большее значение. Во время активного периода подводной войны, этого единственного действия на расстояние нашей морской силы, оба эти выхода приобрели весьма большое значение. Тогда под давлением обстоятельств из-

менилась и наша позиция по отношению к скандинавским государствам, о чем речь будет ниже. Трагично, что в начале войны стратегическая мысль тогдашних ее руководителей замкнулась в рамках строго оборонительного плана. Тем самым была исключена возможность грозить Англии с двух направлений, а именно — со Скагерракской позиции и из Канала императора Вильгельма.

Для собственно Балтийского театра датские заграждения в Бельтах и шведские мероприятия не давали надежной защиты. Поэтому во время войны, при каждом новом слухе о намерении англичан прорваться, оценка оборонительных мероприятий Швеции и Дании систематически понижалась, и грос-адмирал принц Генрих все время усиливал собственные заграждения в Бельтах, а впоследствии и в Зунде.

Таким образом, Германия в Балтийском море с начала войны добровольно перешла к позиционной войне против Англии. Еще 28 августа и 12 сентября 1914 г. начальник морского генерального штаба в телеграммах из главной квартиры главнокомандующему морскими силами Балтийского моря подчеркивал вероятность английского прорыва. Адмирал Поль думал тогда, что неудачи английской армии на сухопутье побудят английский флот искать компенсации нанесением удара против Балтийского моря. Но так как именно в неблагоприятный для Антанты момент сухопутной войны английский флот был особенно необходим в Северном море для прикрытия транспортов и обеспечения сообщения с Францией через Английский канал, то слухи о предположенном прорыве распускались, очевидно, лишь для введения в заблуждение и беспокойства германского морского командования. В сентябре меры защиты со стороны грос-адмирала против прорыва англичан в Кильскую бухту были еще те же самые, что и непосредственно после начала войны. Командир Дивизии обороны побережья улучшил охрану выходов из всех трех проливов, насколько позволяли подчиненные ему слабые силы. Были подготовлены постановки новых заграждений в Малом и Лангеланд-Бельте, а также заграждение минами Фемарн-Бельта. Для охраны Зунда вызывали в тревожные дни корабли дивизии учебных крейсеров и включа-

ли их в линию сторожевого охранения у Зунда. Что касается воздушной разведки, то она находилась еще в стадии формирования и, кроме того, затруднялась запрещением перелетов над датской территорией.

Когда 24 сентября в 22.00 в главной квартире было получено переданное через Берлин донесение морского атташе в Стокгольме о проникновении английского флота в Большой Бельт, в первое время у начальника морского генерального штаба адмирала Поля и капитана 1-го ранга Цеккера создалось впечатление, что это известие правильно. Правда, бросалось в глаза, что известие пришло из Мальме, между тем как из Копенгагена, вопреки соглашению с Данией, не было сообщено ничего. Тем не менее, в подлинности самого факта не сомневались. Начальник морского генерального штаба решил, прежде всего, перебросить в Балтику часть Флота открытого моря через Канал императора Вильгельма. В 22.20 командующий Флотом открытого моря получил приказание

> «немедленно послать в Балтику возможно большее число крейсеров, миноносцев и подводных лодок и принять меры к срочному проходу 2-й эскадры через канал».

Немного погодя адмирал Поль отдал приказание готовиться к походу через канал также 1-й и 3-й эскадрам. Главнокомандующий морскими силами в Балтике, находившийся с 4-й и 5-й эскадрами у Виндавы, не получил никаких приказаний, ему лишь было передано упомянутое известие из Мальме.

Уже в 2.27 25 сентября командующий Флотом открытого моря донес:

> «Крейсеры *Роон* и *Принц Адальберт*, 6 легких крейсеров, 3 флотилии миноносцев и все наличные подводные лодки посланы в Эльбу для прохода через Канал Вильгельма; 2-я эскадра в Эльбе и в 4.30 будет готова к походу по каналу; 1-я эскадра, 3-я эскадра и броненосные крейсеры будут готовы к уходу в Балтику после выгрузки угля и снарядов в Вильгельмсгафене, предположительно через 4—5 дней. *L-3* дан приказ вылететь 25 сентября в 4.30 для разведки Бельта».

Из этих распоряжений и донесений видно, что при действительном прорыве англичан в Балтику Флот открытого моря появился бы слишком поздно, чтобы задержать прорыв хотя бы у южных выходов из Бельтов. Могучие новейшие линейные корабли и крейсеры, вследствие своей большой осадки, которую пришлось бы уменьшать до 8,5 *м*, могли пройти через Канал лишь спустя несколько дней и не могли итти в счет для немедленной обороны в Балтике. Двинуть флот или части его из Северного моря к Скагену, чтобы отрезать коммуникации прорвавшихся английских сил, видимо, не имелось в виду. Английские морские силы до вечера 25 сентября встретили бы в Кильской бухте лишь слабые силы Дивизии обороны побережья. Лишь позднее стали бы прибывать по частям подкрепления из Северного моря, причем в эти дни — 25, 26 и 27 сентября — наше положение в Северном море было совсем критическим. Все легкие крейсеры, все подводные лодки и пять флотилий миноносцев были в Балтике или на пути туда; 2-я эскадра — в Брунсбюттеле; 1-я и 3-я эскадры и броненосные крейсеры до вечера 25 сентября были бы заняты выгрузкой угля и снарядов для уменьшения осадки до величины, позволяющей переход по каналу. Во всяком случае, известие из Мальме подтвердило морскому генеральному штабу тот факт, что вся защита Балтийского моря, несмотря на все соглашения со Швецией и Данией, недостаточна. Утром 25 сентября в главной квартире были получены сведения из Киля, которые создали впечатление, что полученное известие неправильно, что налицо была лишь попытка провести через Зунд в Балтику английские подводные лодки. Поэтому в 13.30 частям Флота открытого моря, находившимся на походе в Киль, было приказано вернуться в Северное море, за исключением двух крейсеров, двух флотилий миноносцев и трех подводных лодок, которые должны были остаться в распоряжении командира Дивизии обороны побережья до возвращения в Киль главнокомандующего с его морскими силами.

Командир Дивизии обороны побережья и заместитель главнокомандующего, контр-адмирал Мишке, находясь в Киле, получил указанное известие из Мальме 24 сентября в 21.07 через морской генеральный штаб из Берлина. Он тотчас же и независимо от аналогичного приказа

главнокомандующего, полученного позднее (в 22.00) по радио с *Брауншвейга,* принял решение поставить в Лангеланд-Бельте второе заграждение — без прохода в нем. Для большей уверенности он предварительно запросил по телефону заместителя начальника морского генерального штаба в Берлине, который т а к ж е признал необходимость немедленной постановки заграждения в Лангеланд-Бельте. В ту же ночь вспомогательными заградителями *Один* и *Принц Адальберт* было поставлено второе заграждение из 337 мин (см. схему 1) по линии маяк Къельснор — церковь Каппель. Длина заграждения — 7,5 морских мили, мины были поставлены в один ряд, глубина постановки мин — 3 *м,* самая западная мина — примерно на 20-*м,* самая восточная — на 5-*м* глубине. Проход под берегом Лангеланда был закрыт линией мин длиной в 1,5 мили в направлении OSO. Глубина мин здесь, как и в восточном конце большого заграждения, в пределах 10-*м* глубины, была только 2 *м,* чтобы помешать возможным попыткам прорыва неприятельских эскадренных миноносцев. Все три заградителя немедленно вернулись в Киль для пополнения запаса мин, а затем вместе с заградителями *Дойчланд* и *Рюген* пошли на позицию к Хайлигенгафену на случай постановки заграждения в Фемарн-Бельте. Адмирал Мишке еще ночью сосредоточил все находившиеся в Кильской бухте корабли, независимо от их подчиненности,—в том числе и достраиваемый на верфи линейный крейсер *Дерфлингер,* который хотя и мог давать ограниченный ход, но был еще не готов для боя. Охранение Бельтов и Зунда было усилено до утра всеми наличными кораблями. На первом месте стояла защита южного выхода из Большого Бельта. Здесь 25 сентября в 7.00 были сосредоточены крейсеры: *Фридрих-Карл, Принц Генрих, Герта, Винета, Кайзерин Аугуста* и *Дерфлингер.* Командир Дивизии обороны побережья поднял свой флаг на крейсере *Фридрих-Карл.* Сопротивление этих наспех собранных кораблей, естественно, не могло бы быть сильным. Легкие крейсеры *Тетис* и *Берлин,* миноносцы 19-й полуфлотилии *S-121, S-123, S-125* и пять миноносцев, привлеченных из учебных отрядов Балтийской морской станции, составили сторожевое охранение непосредственно за линией второго заграждения. Главные силы крейсеров ходили переменными ходами и

курсами, примерно на 5 морских миль южнее линии второго заграждения. Подводные лодки Балтийского моря *U-1, U-A, U-3, U-4, U-26,* а также случайно находившиеся в Кильской бухте для учебных целей подводные лодки Флота открытого моря *U-27, U-29, U-30* были с помощью флагманских миноносцев *D-5* и *T-101* поставлены на позицию, которая в виде угла преграждала выход из Большого Бельта. Лодки, придя на позицию на рассвете 25 сентября, держались в боевой готовности у буйков, обозначавших их места, а с наступлением темноты вернулись в Киль. В Зунде у пловучего маяка Фальстербо стояли ***Ганза, Виктория-Луизе,*** а также ***Слейпнер*** и ***Кармен,*** которые для наблюдения за Флинтом были выдвинуты вперед до параллели Фальстербо — Удде. У Малого Бельта находились: ***Любек, Пантер,*** рыболовные пароходы и заградитель ***Герта.***

Таким образом, большая часть сил оказалась стянутой на защиту южного входа в Большой Бельт. Малый Бельт и Зунд отошли на второй план. Южный выход из Зунда был очень слабо защищен против прорыва подводных лодок: контр-адмирал Мишке, как и все прочие участники обороны, имел в виду прорыв линейных сил. Лишь 25 сентября вечером, согласно радио главнокомандующего с ***Брауншвейга:*** «Считаю особенно важным срочно создать надежное противолодочное охранение перед Зундом», — охрана Зунда была усилена крейсерами ***Герта, Винета*** и вышедшими из ремонта миноносцами *V-25* и *V-27*. 26 сентября в 5.00 к ним присоединилась 3-я флотилия миноносцев (от *S-162* до *G-173*). После полудня в тот же день *V-25* и *V-27* были отозваны, а 3-я флотилия миноносцев, ушедшая обратно в Северное море, заменена 2-й, временно подчиненной гросадмиралу.

Два готовых к полету из Гольтенау самолета получили в ночь с 24 на 25 сентября приказание в 5.00 произвести разведку Большого Бельта в северном направлении, примерно до пловучего маяка Шульцгрунд. Так как на самолетах не было радио, то известия о противнике должны были передаваться голосом на ***Пантер,*** а оттуда через радиостанцию Бюльк на ***Фридрих-Карл.*** Перелеты над датской территорией были категорически запрещены. Командир дирижабля *PL-6* получил приказание быть готовым к немед-

ленному подъему, но не выходить из эллинга. Депо мин в Данциге, в соответствии с телеграммой начальника морского генерального штаба из главной квартиры, было предупреждено приготовить мины, как только 4-я и 5-я эскадры придут в Данцигскую бухту. Как уже упомянуто, принц Генрих отнюдь не имел в виду укрыться в Данцигской бухте за сомнительной защитой минных заграждений, а, наоборот, спешно пошел со своими эскадрами в западную часть Балтики. Таким образом, на рассвете 25 сентября заместителем главнокомандующего контр-адмиралом Мишке были приняты все доступные ему меры, чтобы отразить прорыв англичан в Балтику. Хотя все было исполнено с максимальной быстротой, все же протекло около 12 часов с момента, когда поступило сообщение из Мальме, что британские силы должны были появиться в Большом Бельте. Поэтому всем участникам обороны тогда уже стало ясно, что так как британских кораблей все еще нет, то, очевидно, известие в целом не соответствует действительности. Однако, ход и продолжительность выполнения оборонительных мероприятий показали, что при энергично проводимом прорыве все наши силы, кроме тех, которые, составляя охранение, уже находились на позиции, должны были опоздать. В 9.00 неверность известия была подтверждена донесениями самолетов и дирижабля *L-3,* которые не обнаружили признаков неприятеля. До полудня получили еще ряд аналогичных донесений с пароходов. Поэтому контр-адмирал Мишке, считая теперь вероятным лишь прорыв британских подводных лодок, отпустил, впредь до распоряжения, крейсеры *Дерфлингер, Принц Генрих* и *Берлин,* сохранив в остальном сторожевую службу в полном объеме.

Из кораблей Флота открытого моря первым в Киль прибыл в 15.00 25 сентября крейсер *Гамбург* с командиром подводных лодок. Все свободные исправные лодки Северного моря, числом девять, прибыли вслед за своим флагманским кораблем в течение ближайшего вечера и ночи: Немецкая бухта осталась совершенно лишенной подводных лодок. В 20.00 в Киль прибыли *Роон* и *Принц Адальберт,* а также 1-я и 3-я флотилии миноносцев. Приказ о походе в Балтику был получен ими в 1.45 в Вильгельмсгафене. Они срочно отправились в Эльбу и в 10.40 вошли в Брунсбют-

тельский шлюз. На крейсере *Роон* находился младший флагман разведывательных сил, который должен был принять командование над всеми кораблями Флота открытого моря, высланными в Балтику. В своем военном дневнике он пишет, что

> «положение вещей в Балтике, в момент прибытия его в Киль, было ему неизвестно и не могло быть выяснено ранее 5.00 следующего утра».

В том же положении оказался командир подводных лодок. Командир Дивизии обороны побережья был в море, главнокомандующий — в походе, на броненосце *Брауншвейг*. Неопределенность увеличивалась еще тем, что уже вечером 25 и в ночь на 26 сентября командующий Флотом открытого моря по приказанию начальника морского генерального штаба, срочно отозвал обратно в Северное море все легкие крейсеры и подводные лодки, а также одну флотилию миноносцев, из которых часть находилась еще на походе в канале. В ночь с 25 на 26 и днем 26 сентября служба охранения в проливах обеспечивалась таким же образом.

Младший флагман разведывательных сил с крейсерами *Роон* и *Принц Адальберт* стал на якорь у восточного выхода Фемарн-Бельта, близ Мариенлойхте,

> «так как он не получил никаких приказаний и не хотел мешать действиям кораблей Дивизии обороны побережья, задачи которой были ему неизвестны».

Кроме того, он считал весьма выгодным центральное расположение своей якорной стоянки по отношению к Зунду и Бельтам, позволявшее ему, в случае надобности, быстро появиться у любого из проливов. На следующее утро он пошел с обоими кораблями к южному выходу Большого Бельта; утром 27-го оба крейсера отправились обратно в Северное море. 1-я флотилия миноносцев утром 26 сентября была выслана в Фемарн-Бельт для охраны возвращающихся из восточной Балтики эскадр и осталась там до 27 сентября пополудни, после чего отправилась обратно в Северное море. С вечера 26 сентября грос-адмирал, по возвращении в Киль, снова вступил в командование. С этих пор главное внимание было обращено на охрану Зунда от прорыва неприятельских подводных лодок. С 28 сентября, впредь до нового приказа-

ния, верховное командование оставило в распоряжении главнокомандующего «для защиты Зунда и Большого Бельта от подводных лодок только дивизию учебных крейсеров и 2-ю флотилию миноносцев». Эти силы и корабли Дивизии обороны побережья стали нести сторожевую службу в западной Балтике, начиная с конца сентября, с особенным напряжением, так как главнокомандующий считал, что после первой, видимо, неудачной попытки англичан провести подводные лодки в Балтику, повторение ее очень вероятно. По тем же соображениям морской губернатор Киля адмирал Бахман приказал установить третью кинжальную торпедную батарею и поставить третью часть планового минного заграждения перед входом в гавань. Углубление мин в первом ряду было 5 *м,* во втором — 7 *м.* Заграждение предназначалось, главным образом, против подводных лодок в погруженном состоянии.

Местные мероприятия по заграждению Малого и Большого Бельтов уже ранее подверглись значительным изменениям по сравнению с бывшими в начале войны, после того как в конце августа и в начале сентября были получены предупреждения из главной квартиры. В Аарэзунде навигационные знаки военного времени были сокращены до крайности. Оба пловучих маяка военного времени были убраны, входные огни, равно и освещенные баканы потушены. Поэтому прорыв даже легких сил в ночное время считался почти невозможным, но днем возможен был прорыв даже линейных кораблей, так как дневные навигационные знаки не отличались от таковых мирного времени. Минное заграждение Малого Бельта не могло быть усилено за недостатком заградителей. Главнокомандующий отправил туда в конце августа брандеры, которые при угрозе прорыва могли быть затоплены в 20 минут и совершенно заградили бы фарватер. Грос-адмирал принц Генрих отдавал себе полный отчет в том, что подобное заграждение создало бы трудно устранимое препятствие, которое сделало бы проход невозможным и для собственных кораблей, даже в случае крайней необходимости. Лишь в начале октября Аарэзунд, по инициативе начальника морской станции Балтийского моря, был углублен до 9 *м* для прохода глубокосидящих линейных кораблей и броненосных крейсеров;

до того они не могли пользоваться этим фарватером. Позднее была сделана попытка заградить проход в Аарэзунде постановкой брандеров на якорях поперек фарватера и соединением отдельных судов между собою тросами и якорями. Однако, это заграждение, предположенное между островами Аарэ и Линдерум поперек фарватера, имевшего ширину лишь в 500 *м*, становилось недействительным при сильном ветре и течении, перпендикулярном к судам. Поэтому главнокомандующий отказался от этого проекта и не возражал, когда 30 сентября брандеры, по приказанию высшего командования, были взяты, чтобы вместо них приготовить 3 новых прорывателя заграждений для Флота открытого моря. Охраной Аарэзунда и южного выхода Баагэзунда ведал с середины сентября командир канонерской лодки *Пантер*. В его распоряжении находилось 4 рыболовных парохода: *Оцеан, Лангенберг, Симон фон Утрехт* и *Венус*. Последние два в конце сентября были снабжены радиостанциями и приспособлениями для постановки 18 мин. Кроме того, в конце сентября верховное командование передало в постоянное распоряжение главнокомандующего для использования в Малом Бельте вспомогательный минный заградитель *Принц Сигизмунд*. Малое количество мин в Балтийском море крайне усложняло задачи морского командования: всегда возникал трудный вопрос — ставить ли сейчас же или обождать. Начиная с 19 августа, главнокомандующий, по приказанию начальника морского генерального штаба, должен был, вследствие малого общего количества мин, совершенно отказаться от активного их применения в Балтийском море. Имевшихся в середине сентября 970 мин было как раз достаточно, чтобы в случае опасности поставить в западной Балтике необходимейшие оборонительные минные заграждения. После постановки второго Лангеландского заграждения осталось только 360 мин для заграждения Фемарн-Бельта и 270 мин для усиления поставленных уже заграждений. Поэтому в качестве главной защиты Аарэзунда (схема 1, стр. 80) была спроектирована и установлена батарея из четырех 105-*мм* скорострельных орудий на морских лафетах. К 30 сентября она была уже готова к бою. Расположенная на первом выступающем мысе к югу от гавани Аарэзунд, батарея могла обстре-

ливать проходы к востоку и западу от Линдерум. Ширина фарватера в этом месте только 600—700 *м*. Установка подвижного 90-*см* прожектора сделала возможной ночную стрельбу. Кроме этого, батарея могла обстреливать перекидным огнем по невидимой цели проход Фейеринне и южный выход Баагэзунда. В качестве базы для всех судов, подчиненных командиру канонерской лодки *Пантер*, был послан в Апенрадэ угольщик *Аделине Хуго Стиннес*.

В южном выходе Большого Бельта в ночь с 24 на 25 сентября было поставлено второе минное заграждение, без проходов. Как верховное командование, так и главнокомандующий, решили на первое время отказаться от оставления прохода, по крайней мере до настойчивых просьб об этом со стороны датского правительства. Германскую лоцманскую службу у более северного заграждения, поставленного в августе, пришлось отставить, после чего южный выход из Бельта был совершенно загражден и непроходим даже для очень слабого датского мелкого каботажного движения. Считалось необходимым южнее заграждения держать сторожевые суда лишь для предупреждения об опасности, что и производилось с одного из постоянно там находившихся кораблей. Уже 2 октября датское правительство обратилось в морской генеральный штаб с просьбой организовать такую же охрану с е в е р н е е заграждения из судов под торговым или административным флагом (Reichsdienstflagge). Эта просьба была нами исполнена 4 октября.

Находившимся севернее заграждения вооруженным рыболовным пароходам, которые несли там сторожевую службу и при постановке второго южного заграждения 25 сентября не успели своевременно вернуться, пришлось, согласно приказу главнокомандующего, возвращаться через Малый Бельт. Принимая во внимание нейтралитет Дании, команды этих 2 судов были переодеты в штатское платье, револьверные пушки, стоявшие на баке, были убраны, и был поднят торговый флаг. Тем не менее, датские сторожевые суда у Спрогэ дружелюбно, но категорически воспретили пароходам продолжать путь. Обоим сторожевым судам пришлось вернуться и под проводкой лоцманов, не без значительной опасности, пройти через минные заграждения на

юг. Так мы оказались лишенными возможности пользоваться этими водами в непосредственной близости наших берегов. 9 октября германский рыбачий бот взорвался на мине западного крыла заграждения, в расстоянии нескольких сот метров от маяка Кьельснор. При этом один человек погиб, другой, раненый, спасен на побережье. До тех пор имел место лишь один несчастный случай у заграждения: 29 августа взорвалось на мине и погибло германское сторожевое судно, рыбачий пароход *Герда,* причем погибло три человека из экипажа. Несчастный случай 9 октября, судя по телеграфным донесениям нашего посланника, очень взволновал датские власти. Министр-президент Скавениус опасался выступления Англии и упрека с ее стороны, что Дания оказывает нам противозаконную военную поддержку. Нашему посланнику положение также казалось настолько серьезным, что ему «представлялись необходимыми строжайшие мероприятия флота для предупреждения повторения подобных случаев». Поэтому, по приказанию верховного командования, сторожевая служба была усилена следующим образом: севернее заграждения постоянно находились 3 рыболовных парохода — один в центре и два на флангах под берегами, а южнее — 2 таких парохода и 2 вспомогательных минных заградителя. Чрезвычайно характерно мнение английской прессы о нашей новой заградительной операции в Большом Бельте, которая, конечно, скоро стала ей известна. Легко было прочитать между строк, как наше поведение отвечало военным целям англичан. Так, 10 октября 1914 г. посланник донес:

> «Морнинг Пост» пишет про германское минное заграждение в южной части Лангеланд-Бельта, что оно является нарушением международных правил и Гаагской конвенции. Грозит отменой Лондонской декларации и Парижского трактата 1856 г.».

Кроме того, датская газета «Националь Тиденде» в вечернем выпуске помещает следующую телеграмму своего лондонского корреспондента:

> «Ни министерство иностранных дел, ни датский посланник не были извещены официально, что в южной части Лангеланд-Бельта поставлены германские мины, как это

утверждает «Морнинг Пост». Я могу сообщить из вполне авторитетного источника, что британское правительство ни в малейшей мере не имеет в виду отменять действующие ныне договоры только потому, что существующие конвенции были неоднократно нарушены Германией. Правительство и впредь будет истолковывать существующие конвенции так мягко, как это будет допустимо по ходу военных событий. Вместе с тем, британское правительство намерено не чинить нейтральным странам препятствий более тех, которые явятся безусловно необходимыми».

Таким образом, Англия выставляла нас нарушителем договоров, так как мы, вопреки международному праву, закрыли проходы через Бельты, себя же — добросовестным хранителем этого права. Такая роль, разумеется, вполне отвечала ее интересам с точки зрения ведения войны.

В вопросе обороны Зунда мы были связаны дипломатическими соглашениями со Швецией. Хотя к концу сентября намерение английского флота провести в Балтику через Флинт подводные лодки было вполне разгадано, тем не менее морской генеральный штаб не считал возможным, кроме усиления охранной службы, применить дальнейшие меры обороны, как, например, постановку минного заграждения у южного входа в Зунд. Далее, высшее морское командование доверяло заверениям шведов, что навигационные знаки во Флинте будут своевременно убраны. Между тем, согласно донесению морского атташе, снятие имеющихся во Флинте двух пловучих маяков и главных баканов требовало по крайней мере суток, и шведские обещания, таким образом, практически сводились на-нет. Главнокомандующий Балтийскими морскими силами, начиная с конца сентября, держал южный выход из Зунда под непрерывным бдительным наблюдением. Командование в этом районе было возложено на командира дивизии учебных крейсеров. В его распоряжение были предоставлены 2-я флотилия и 19-я полуфлотилия миноносцев. Базами для этих миноносцев служили Варнемюнде и Засниц. Корабли дивизии учебных крейсеров и 19-я полуфлотилия днем обычно ходили переменными курсами к востоку от Моэн, ночью выставлялась к Зунду линия сторожевого охранения на параллели Гильденлевес-Флах между 12°30′ и 13° восточной долготы.

Миноносцы 2-й флотилии высылались группами к южному выходу из Зунда вплоть до границы территориальных вод; самый северный миноносец находился в 6—7 милях от южного выхода Флинта, так что днем незамеченный прорыв вражеских подводных лодок, которым пришлось бы проходить Флинт в надводном положении, был мало вероятен. Ночью миноносцы образовали две линии сторожевого охранения на высоте мыса Фальстербо-Удде и пловучего маяка на рифе Фальстербо. Так как в дозоре находилась всегда лишь одна полуфлотилия (5 миноносцев), сменявшаяся через два дня, а остальные миноносцы в это время пополняли запасы угля, то подобное охранение вряд ли могло предотвратить внезапный прорыв в темную ночь.

Для заграждения Фемарн-Бельта предполагалось поставить еще минное заграждение длиною в 9 миль по линии: северный бакан Фемарн-Бельта — маяк Хиллекрог. Однако, это заграждение оставлялось на самый крайний случай, и 24 сентября о нем не упоминали ни главнокомандующий, ни командир Дивизии обороны побережья. Для постановки его всегда находились наготове регулярно сменявшиеся 2—3 заградителя. Начать постановку мин заградители могли через 30 минут после получения приказания, так что даже в худшем случае, при нахождении их в Киле, постановка могла быть закончена примерно через 4 часа. Она должна была вестись по новому способу, предложенному капитаном 3-го ранга Розенбергом, в несколько рядов с различной установкой на глубину. Самолетов в западной Балтике было в конце сентября все еще недостаточно для организации правильной ежедневной разведки в Зунде и Бельтах. 30 сентября дирижабль *PL-19* был, за его непригодностью для Северного моря, передан в распоряжение главнокомандующего Балтийскими морскими силами, а последний назначил его в состав Дивизии обороны побережья. В общем, к концу сентября подготовку обороны западной Балтики можно было считать законченной в том отношении, что предполагавшаяся опасность внезапного прорыва линейных сил, с чем считались в первую голову, была в значительной степени ликвидирована. Недостаточны были лишь мероприятия против прорыва через Зунд легких сил и, прежде всего, подводных лодок противника.

Всем германским кораблям и судам, участвовавшим в сторожевой службе в западной Балтике в течение сентября, стало ясно, что движение нейтральных судов через Зунд в восточную Балтику и обратно значительно возросло. Морскому генеральному штабу в Берлине было сообщено мнение главнокомандующего,

> «что проходили и торговые суда враждебных держав под нейтральным флагом и с поддельными документами и, таким образом, употребляли во зло предписанное германским кораблям и судам дружелюбное обращение с датскими, шведскими и норвежскими судами».

Все морские начальники, имевшие отношение к Балтийскому морю, вполне разделяли это мнение. Добровольно отказавшись от пользования проливами, мы севернее Бельтов и Зунда, т. е. в Каттегате и Скагерраке, ничего не могли сделать против энергичного торгового движения английских, американских и скандинавских судов между Копенгагеном, Мальме — Готенбургом и Христианией. Насколько быстро там возрастала торговля, показывают донесения посланников и морских агентов. Так, уже в середине августа было известно о стараниях Англии путем ввоза угля в Швецию наладить ввоз оттуда в Англию пищевых продуктов. Одновременно с этим восстановилось торговое движение из Готенбурга, в особенности к портам восточной Балтики, и открылись вновь правильные сообщения по Ботническому заливу: Раумо — Гефле и Раумо — Стокгольм. Последняя линия обслуживалась пятью пароходами и должна была служить, главным образом, для вывоза в Англию финского и сибирского масла. Судя по донесениям в конце августа из Стокгольма, ввоз угля из Англии шел полным ходом, а в Готенбурге «Линия Вильсона» объявила о возобновлении правильных рейсов в Гулль и Гримсби. Усиливалось также и трансатлантическое пароходное сообщение из Готенбурга. Шведская Американо-Мексиканская линия решила в первых числах сентября отправить в различные американские порты 5 больших судов. Равным образом возобновились рейсы «Линии Джонсона» и Трансатлантического акц. о-ва. Так, под давлением Англии и при молчаливом, но могучем воздействии английской морской

силы, которая обеспечивала нейтральным государствам свободу морей и всеми силами содействовала развитию их торговли с Англией и союзниками, наладилась торговля трех Скандинавских государств с преобладающим уклоном в пользу союзников, преимущественно Англии и России. Сделанные в широком масштабе попытки привлечь эту торговлю в Германию не имели успеха. Значительно возрос только вывоз железной руды из Швеции в Германию. До войны он шел, главным образом, из Лулео и Окселезунда в северной части Ботнического залива на Роттердам и Эмден. После начала войны он стал направляться в Штеттин и Любек. Об этом еще будет сказано подробнее ниже. Пока ограничимся замечанием, что этот ввоз высокосортных железных руд являлся жизненно-необходимым для нашего стального и оружейного производства в Вестфальском промышленном районе, и поэтому он должен был во что бы то ни стало поддерживаться во все время навигации (с мая по октябрь). Конечно, наше зависимое положение в этой области усиливало позицию Швеции по отношению к нам в других вопросах.

Однако, в той части Балтики, которая оставалась под нашим контролем, действительное наблюдение за нейтральным торговым судоходством было почти невозможно вследствие ограничивающих приказов морского генерального штаба. Иллюстрацией этого может служить инструкция главнокомандующего морскими силами Балтийского моря кораблям и судам в западной и средней Балтике:

> «Вне пределов нейтральных территориальных вод все торговые суда могут быть задержаны и судовые документы проверены. Рекомендуется, как лучший способ контроля, проверка судовой роли путем опроса команды. Следующая, более суровая форма, — осмотр груза для проверки соответствия его с судовыми документами. К датским, норвежским и шведским судам эта мера должна применяться лишь в серьезных случаях, когда командир может доказать справедливость подобного приема. Командирам надлежит иметь в виду, что политические соображения требуют сохранения благоприятного для нас нейтралитета Дании, Швеции и Норвегии. Отсюда следует,

что проверка судовых документов и рекомендованный выше опрос команды на судах этих держав должны вестись в самой дружелюбной форме».

При таком способе контроля над торговлей, который значительно обременял сторожевые суда и миноносцы у Зунда и Бельтов, результаты получались незначительные. Неудовольствие и протесты, приводившие обычно к уступкам с нашей стороны, — вот что имело место в тех единичных случаях, когда пароходы нами задерживались и отправлялись в Свинемюнде, где в конце года было создано отделение призового суда морского генерального штаба под председательством контр-адмирала Хольцхауера. Кроме того, еще 19 августа мы дали Дании важное доказательство безопасности ее торговли с Англией. Это была одна из многочисленных наших уступок, которые делались в предположении ответной уступки, впоследствии большей частью не осуществлявшейся. В данном случае дело касалось интенсивного вывоза пищевых продуктов из Дании в Англию, стоимость которого еще в мирное время достигала миллиона крон в сутки. Дания считала, что наши военные действия в Северном море угрожают этому вывозу и защищала принципиальное положение, что «приводимые Германией постановления Лондонской декларации о контрабанде не могут быть распространены на этот вывоз». Как наш посланник в Копенгагене, так и министерство иностранных дел настойчиво советовали пойти навстречу Дании, ибо в противном случае министерство Скавениуса, которое считалось дружественным Германии, должно было пасть. Поэтому морские начальники получили указание,

«что по важным политическим соображениям датскому вывозу пищевых продуктов в Англию не должно чинить препятствий. Это временное решение, которое впоследствии может быть изменено, должно рассматриваться как особо предупредительное отношение к Дании; необходимость этого вытекает из важности для нас поддержки со стороны Дании в деле нашего снабжения из-за границы по морю».

Правда, начальник морского генерального штаба высказал свои принципиальные возражения против такой уступки,

которую он назвал «слабостью», но канцлер Бетман-Гольвег добился решения кайзера в указанном смысле.

В Ботническом заливе, где возникла и непрерывно возрастала непосредственная шведско-русская торговля по линии Гефле — Раумо, мы также не осуществляли действительного военного контроля. Однако, здесь это объяснялось причинами чисто военного характера: значительным удалением этого района от наших баз и недостаточным количеством и качеством тех морских сил, которые находились в распоряжении адмирала Беринга. Действительное владение Ботническим заливом могло бы быть осуществлено лишь путем захвата Оландских островов и устройства на них наших баз. Оландский вопрос будет разобран ниже, в соответствующей связи. Здесь следует лишь упомянуть, что завоевание Оландских островов сразу же после объявления войны или в течение нескольких первых месяцев изменило бы весь наш план войны в военном и политическом отошении. Так как центр тяжести морской войны находился и продолжал находиться в борьбе с Англией, то нельзя было втягиваться на Балтийском театре в такие операции, которые, подобно завоеванию Оландского архипелага, грозили сразу же и надолго приковать к Балтийскому театру значительные части наших морских сил. Поэтому Оландский вопрос никогда не должен рассматриваться самостоятельно, но требует объективной оценки в общевоенном масштабе и трезвого понимания его влияния на общий ход войны.

Операция по завоеванию Оландского архипелага не могла бы быть оправдана одним лишь стремлением повлиять на шведскую политику или прекратить русско-шведскую торговлю в Ботническом заливе. Впрочем, последней цели можно было бы достигнуть просто увеличением сил, находившихся в распоряжении контр-адмирала Беринга, к рассмотрению действий которых мы возвращаемся ниже[1].

---

[1] Двухмесячный опыт кампании, выяснивший характер действий противника, дал повод адмиралу Эссену сделать представление ставке об изменении плана (1912 г.), который был принят в начале войны и которым руководствовались до сих пор. 1 октября он командировал в Петроград к командующему

Глава X

ПОТОПЛЕНИЕ В ФИНСКОМ ЗАЛИВЕ ПОДВОДНОЙ ЛОДКОЙ *U-26* РУССКОГО БРОНЕНОСНОГО КРЕЙСЕРА *ПАЛЛАДА* 11 ОКТЯБРЯ 1914 г.

27 сентября в 10.00 контр-адмирал Беринг с крейсерами *Аугсбург* и *Амацоне*, миноносцем *D-10*, 20-й полуфлотилией миноносцев и подводными лодками *U-23* и *U-25* отправился из Свинемюнде в Данциг. На этом походе, при сильном NW шторме, доходившем до 7—8 баллов, отряд встретил возвращавшиеся в Киль тральщики 2-го дивизиона, вышеупомянутые 4 блокировочных парохода и 3 тральщика. По приходе с отрядом в Данциг он получил радио, что 2-й дивизион тральщиков, вследствие ухудшения погоды, на траверзе Функенхагена повернул обратно, причем *Т-39* и *Т-50*, которые сильно заливало, пришлось взять на буксир. Немного погодя, получилось известие, что *Т-50* оставлен командой и затонул на траверзе Шольпина. Адмирал Беринг вынужден был огра-

---

6-й армией, а затем в ставку своего флаг-капитана с новым планом, сущность которого сводилась к следующему.

Вступление в строй *Гангута* и *Севастополя*, ожидавшаяся готовность *Полтавы* и *Петропавловска* значительно увеличили силы русского флота. Поэтому Эссен просил:

> «оставляя основной задачей Балтийского флота обеспечение безопасности столицы с моря, разрешить: выполнение операций по постановке минных заграждений на путях передвижения боевых судов неприятеля, появление нашего флота на путях сообщений Германии и Швеции, с истреблением коммерческих судов противника, уничтожением наблюдательных постов на его побережье и пр. Выполнение указанных задач требует выхода в Балтийское море главных сил или по крайней мере их части для обеспечения работы как наших крейсеров, так и заградителей, самостоятельные операции которых, не поддержанные линейными кораблями, ввиду отсутствия в нашем флоте быстроходных судов этого типа получают слишком случайный характер. Но при разработке всех указанных операций мною принимается за основное требование — возможность отойти к Финскому заливу, не ввязываясь в решительный бой. Бой с противником вне Финского залива я имею в виду лишь при ясном, несом-

ничиться затребованием из Свинемюнде, ближайшей к Функенхагену базы, помощи для буксирования судов 2-го дивизиона тральщиков. Теперь, поздней осенью, условия погоды в восточной Балтике часто сильно затрудняли работу этих маленьких кораблей. По прибытии в Данциг Беринг немедленно возобновил прерванное из-за последней операции боевое обучение подводных лодок 5-й полуфлотилии и подчиненных ему миноносцев. Он торопился закончить возможно скорее учебную программу обеих подводных лодок, чтобы еще до наступления бурного периода предпринять наступление в Финский залив. Третья подводная лодка, *U-26,* должна была прибыть из Киля в ближайшие дни. В первую свою операцию он увидел возможность успеха правильно налаженной подводной атаки при содействии крейсеров, и с тех пор его не покидала мысль, что при повторении такой атаки успех должен быть почти обеспечен. Поэтому все упражнения в Данцигской бухте велись им под знаком взаимодействия крейсеров и подводных лодок. Охрану маневренного района несли тральщики Нейфарвассерского вспомогательного дивизиона

ненном успехе; в противном случае флот отходит к под-
готовленным позициям... Для наших сил создается бла-
гоприятная обстановка в смысле развития активных вы-
ступлений против берегов и сообщений противника в Бал-
тийском море, что заставит его вести продолжительную
зимнюю кампанию и держать наготове свои силы в Бал-
тийском море».

Сообразно этим идеям были разработаны два варианта больших заградительных операций: один—с участием всех сил Балтийского флота, другой — с большей их частью.

Командующий 6-й армией отнесся отрицательно к активным действиям флота, из ставки же была сообщена резолюция верховного главнокомандующего:

«Высочайше повелено действовать активно лишь по получении на то личного разрешения государя на допущение в бой дредноутов...»

Несколько позже, однако, адмиралу Эссену удалось добиться разрешения производить заградительные операции, хотя и в значительно меньшем масштабе, чем он предполагал. — *Прим ред.*

на линии Хела — знак Пазеварк, при поддержке очередного свободного от занятий крейсера. Первоначально операция была назначена на 6 октября, так как адмирал ожидал прибытия легкого крейсера *Любек,* который был назначен в состав его соединения. Последний по окончании учений в Киле прибыл в Данциг 5 октября и присоединился к отряду. Однако на походе у него потек холодильник, на ремонт которого необходимо было двое суток. В то же время были получены предсказания дурной погоды, и адмирал счел целесообразным отсрочить операцию еще на несколько дней, тем более, что он поджидал подводную лодку *U-26,* чтобы начать операцию в возможно более сильном составе. 7 октября в 19.00 *U-26* прибыла в Нейфарвассер и была срочно осведомлена о предстоящей операции. На следующий день, 8 октября, в 5.00 отряд вышел из Нейфарвассера в море.

Контр-адмирал Беринг и его флаг-капитан выработали чрезвычайно простой план операции. Основная мысль его, повторявшаяся и в дальнейших операциях против Финского, а позднее — Рижского залива, была следующая: потревожить противника демонстрацией у какого-либо места его побережья и тем попытаться выманить русские корабли из-под защиты минных заграждений Финского залива. При этом, в особенности позднее, переоценивалась чувствительность русских, которые обычно почти совсем не реагировали на эти вызовы с моря [1]. На этот раз была предположена демонстрация высадки в Либаве и Виндаве в надежде выманить русский флот из Финского залива и навлечь на подводные лодки, заранее расположенные на соответствующих позициях. Под Виндавой легкий крейсер *Амацоне* с двумя угольщиками — *Оберпрезидент Дельбрюк* и *Урсула Фишер* — должен был до полудня 10 октября подойти к берегу на такое расстояние, чтобы корпуса судов были еще за горизонтом, но чтобы, усилив дымообразование, можно было имитировать присутствие крупных боевых

---

[1] Как раз в описываемые дни, 8 октября, полудивизион миноносцев типа «Охотник» поставил минное заграждение к западу от Виндавы на пересечении обычных курсов противника. — *Прим. ред.*

сил. Командиру *D-10* было приказано выйти из Нейфарвассера с обоими пароходами с таким расчетом, чтобы 10 октября в 4.00 встретиться с *Амацонс* в условленном месте перед Виндавой. В районе Либавы должен был для той же цели появиться между 6 и 7 часами Нейфарвассерский вспомогательный дивизион тральщиков, состоявший из 7 рыболовных пароходов. К нему было придано 4 угольщика — *Хедвиг Хейдман, Хорнбург, Анни Хуго Стиннес* и *Лиссабон*. Начальник всего этого отряда также получил приказание держаться на таком расстоянии от берега, чтобы нельзя было установить число и тип его судов. Сильный дым из одиннадцати труб должен был создать иллюзию идущего на север отряда транспортов. Каждое из судов, подчиненных Берингу, использовалось всегда в полной мере. Команды проявляли при этом большую охоту и воодушевление, чувствуя, что они используются в соответствии с боевой ценностью судов. «Ведение войны судовыми средствами» — так был прозван в шутку на действующем флоте этот метод ведения войны в Балтике. Но за этим скрывалась большая и ответственная работа начальников и штабов. Они употребляли все средства для нанесения ущерба неприятелю. Полные бодрости и изобретательности, они непрерывно старались с ничтожными силами достигнуть великого. Моряки, воевавшие на Балтийском море, были исполнены горделивого стремления по возможности не вызывать на помощь ни одного корабля из Северного моря, где новейшие и сильнейшие корабли боролись с главным противником — Англией, и одним справиться с поставленными им задачами.

Адмирал Беринг решил вывести две подводные лодки на позицию в Финском заливе в районе между заграждением *Дойчланда* и русским заграждением Поркалауд — Нарген, чтобы отсюда действовать против русских кораблей, выходящих из Ревеля или Гельсингфорса. Пространство между заграждениями делилось на две части меридианом 23°10′ в. д. Восточная, внутренняя половина была предоставлена подводной лодке *U-23*, западная, внешняя — подводной лодке *U-25*. Третья подводная лодка *U-26*, не прошедшая обучения в Данцигской бухте и, кроме того, не успевшая отдохнуть после 600-мильного перехода из

Киля, была пока оставлена при флагманском корабле в качестве резерва. Адмирал предполагал, что впоследствии она станет на позицию у Тахконы, южнее германского минного заграждения. В этом месте *Блюхер* обстрелял русские крейсеры на их передовой позиции; таким образом, можно было предполагать, что в этом районе пролегает путь русских морских сил к выходу из Финского залива. Марш-маневр протекал планомерно; погода была хорошая, дул слабый норд-ост, воздух был ясен, видимость была прекрасная. Эскадренный ход 10,5 узлов, чтобы не перенапрягать подводных лодок. Шли строем фронта: в середине флагманский корабль *Аугсбург*, справа — *Любек*, слева — *Амацоне*, оба в расстоянии видимости сигналов прожектором. Все три подводные лодки шли в кильватер за *Аугсбургом*. 20-я полуфлотилия миноносцев, ради сбережения угля, вышла в поход позднее, чтобы экономическим ходом нагнать отряд. В случае встречи с неприятелем днем подводные лодки должны были по условному сигналу и указанному сигналом курсу выйти на позицию и пытаться атаковать. В случае же внезапной встречи ночью подводные лодки должны были по сигналу с флагманского крейсера выйти из строя, лечь на обратный курс и самым полным ходом отступать, а миноносцы — атаковать неприятеля. На время операции к штабу на *Аугсбурге* был прикомандирован командир 5-й полуфлотилии подводных лодок в качестве консультанта по вопросам использования подводных лодок. В 15.00 все 4 миноносца присоединились к отряду. В течение ночи походный строй сохранялся прежний, причем 20-я полуфлотилия миноносцев была вдвинута между *Аугсбургом* и *Амацоне*. Утром 9 октября *U-25* донесла, что оба двигателя внутреннего сгорания у нее неисправны. Лодка была взята к борту; выяснилось, что повреждение правого двигателя было вообще непоправимо, а левый двигатель мог быть исправлен лишь после продолжительной работы. Во время осмотра лодки миноносцы грузили уголь с *Любека*. После этого *G-136* получил приказание отбуксировать *U-25* к *Амацоне*, который, вместе с подводной лодкой, миноносцем *D-10* и обоими угольщиками, должен был итти к сборному пункту под Виндавой. Если бы до 19.00 повреждение удалось исправить,

U-25 должна была последовать за отрядом и принять участие в операции в качестве резервной подводной лодки при *Аугсбурге,* если же нет,—то вернуться в Данциг на буксире *D-10.* Контр-адмирал Беринг с остальными судами отряда в 10.38 продолжал путь. 9 октября в 15.30 отряд находился на середине между Богшером и Дагерортом. Адмирал собрал миноносцы к *Аугсбургу* и выслал *Любек* вперед к востоку, с приказанием ходить до утра переменными курсами и на рассвете присоединиться к *Аугсбургу,* который должен был вместе с 20-й полуфлотилией миноносцев находиться в течение ночи несколько севернее. *U-23* была послана в свой район в 16.30, а *U-26* — часом позднее, чтобы этим избежать возможности встречи лодок во время похода. Подводной лодке *U-26* был поручен западный, внешний район, вместо выбывшей *U-25.* Таким образом, с момента выхода из Киля, эта лодка непрерывно находилась в море, за исключением 10-часовой стоянки в Данциге. Лодкам был дан приказ оставаться в указанных им районах 3 дня и 2 ночи и на третью начать возвращение.

Когда обе подводные лодки были отосланы, появилось парусное судно, которое было опрошено миноносцем *G-132* и сообщило важные сведения о Финском заливе. Парусник шел из Папонвика (бухта восточнее Ревеля) и сообщил, что он после полудня видел два больших и два малых русских военных корабля, ходивших взад и вперед между Дагерортом и Ганге. Контр-адмирал Беринг заключил из этого, что русская дозорная служба у входа в Финский залив несется так же, как и раньше, и что принятое им распределение подводных лодок по позициям правильно. Поэтому не было надобности сообщать подводным лодкам эти сведения, к тому же это было бы опасно, так как пользование радиотелеграфом должно было быть ограничено до возможного предела, чтобы не выдавать русским присутствия подводных лодок. Ночь с 9 на 10 октября прошла без дальнейших происшествий. Погода продолжала быть хорошей, так что перспективы для подводных лодок были благоприятные. 10 октября в 5.00 подошел *Любек,* оба крейсера малым ходом держались на высоте Дагерорта, в расстоянии около 5 миль от него, вне видимости с Даго. 20-ю полуфлотилию адмирал в 6.00 отослал к *Амацоне* с

приказанием погрузиться с угольщиков и, в случае своевременного прибытия, принять участие в демонстрации у Виндавы. Совместные действия миноносцев днем вместе с крейсерами не предусматривались вследствие слабости артиллерийского вооружения и недостаточной скорости миноносцев. Заслуживает удивления, и притом характерно для разбираемого периода войны в Балтике, то малое внимание, которое обращалось на опасность от мин и подводных лодок: при крейсерах не было оставлено н и о д н о г о миноносца. В 7.45 на крейсерах было принято открытое русское радио, немедленно разобранное капитан-лейтенантом Герке: «Срочно. Вышлите миноносцы; атакуют подводные лодки». В то же время у русских начались оживленные радиопереговоры, которым *Аугсбург* по мере сил мешал.

Таким образом, адмирал Беринг скоро получил вполне достоверное известие, что его подводные лодки, по крайней мере, замечены в Финском заливе. На его решения этот факт никак не повлиял. От мысли произвести поиск в Финский залив, чтобы прогнать русские миноносцы, он отказался, опасаясь, что германские подводные лодки не смогут отличить свои крейсеры от русских. Независимо от этого он полагал, что русские тем скорее успокоятся и снова выйдут из своих гаваней, чем меньше германские военные корабли будут обнаруживать свое присутствие. Поэтому *Аугсбург* и *Любек* остались на своей передовой позиции, которую они покинули лишь в полдень, уйдя S курсом, чтобы соединиться севернее Готска-Сандэ с 20-й полуфлотилией миноносцев и затем вместе двинуться на север [1].

---

[1] 10 октября обстановка у русских была следующая: бригада линейных кораблей—к востоку от Ревеля в море, на практике в стрельбах и эволюциях; на меридиане Оденсхольма в дозоре — *Баян* и *Паллада*. Командующий флотом — на *Рюрике* в Ревеле. В море у Дагерорта — подводные лодки *Акула* и *Аллигатор* (обе накануне потерпели аварии, коснувшись мели; *Акула* снялась самостоятельно, снимать *Аллигатор* был послан *Храбрый)*. Предполагая присутствие неприятельских подводных лодок, адмирал Эссен приказал судам в дозоре ходить переменными курсами и к крейсерам выслал для охраны миноносцы.

Утром 10 октября из Ревеля вышли на поддержку *Баяна* и *Паллады* (ввиду полученных донесений о неприятельских судах)

Обе подводные лодки отправились накануне в указанные им районы и в течение ночи шли полным ходом в надводном положении, не будучи замечены. Ночь с 9 на 10 октября была ясная и лунная, при слабом норд-осте и умеренном волнении. *U-23* пришла на указанную ей позицию 10 октября в 1.20, *U-26*—в 3.00 (см. схему 6, стр. 257). *U-23,* внутренняя подводная лодка, находившаяся ближе к Наргену, на рассвете в 5.20 заметила в расстоянии около 1 200 *м* парусную шлюпку, срочно погрузилась и ушла от нее под водой в восточном направлении. Немного позднее западная лодка *U-26* увидела к востоку от себя клубы дыма и парусник [1], повидимому, тот же самый. Примерно через полчаса *U-26* усмотрела большое судно, вскоре оказавшееся четырехтрубным броненосным крейсером в сопровождении эскадренного миноносца. Это был крейсер *Адмирал Макаров,* направлявшийся, повидимому, из Ревеля к месту дневного дозора у входа в Финский залив. *U-26* погрузилась и стала производить атаку с носа на быстро приближавшийся крейсер. В противоположность *U-23,* которой было приказано адмиралом не атаковать выходящие в море корабли— так как промах или неполный успех отнял бы у «внешней» лодки всякую возможность атаки,— *U-26* было разрешено использовать каждую возможность атаки при достаточно благоприятных условиях. Однако, адмирал Беринг настойчиво указывал обоим командирам атаковать лишь при действительной уверенности в попадании и не компрометировать неудачной атакой всю операцию, лишь при первом разе сулившую особенный успех. В данном случае командир *U-26* считал условия встречи благоприятными для атаки и в 7.08 произвел по *Макарову* два выстрела из обоих носовых аппаратов. Первая торпеда прошла перед носом крейсера, так как он в момент выстрела повернул и тем самым значительно потерял в ходе; также не попала и вторая торпеда, выпущенная чуть позднее, во время циркуляции, с расстояния 1 200 *м.*

Предположение командира, что лодка не была замечена,

Громобой и *Адмирал Макаров,* имевшие целью, кроме того, прикрыть съемку *Аллигатора.* — *Прим. ред.*

[1] Этот парусник увидели и русские крейсеры. *Адмирал Макаров* был послан для его осмотра.— *Прим. ред.*

было ошибочно, так как *Адмирал Макаров* немедленно дал радио, принятое и на *Аугсбурге,* о том, что замечена подводная лодка. *U-26,* вернувшаяся, после неудачной атаки, на свою позицию и находившаяся там после полудня, наблюдала вскоре после атаки до 5 эскадренных миноносцев, обыскивавших район [1]. Поэтому командир лодки решил на этот день прервать операцию. Он подошел к Оденсхольму, определился, а затем пошел для зарядки на запад к заграждению *Дойчланда* с расчетом вернуться ночью и на рассвете 11 октября вновь быть в своем районе. *U-23* в этот день также не имела успеха. Правда, в 10.30 она видела два четырехтрубных крейсера, возвращавшихся в Ревель, а позднее — трехтрубный миноносец. Однако, во всех этих случаях положение для атаки было неблагоприятным.

Промах *U-26* значительно ослабил вероятность успеха на следующий день и мог бы испортить всю операцию. Правда, *Амацоне* с *D-10* и обоими угольщиками к 14.15 выполнила, согласно плану, свою задачу перед Виндавой. При этом *U-25* пришлось 10 октября отправить для ремонта в Данциг на буксире *D-10,* так как ее левый двигатель работал лишь временами, правый же не работал вовсе. Оба угольщика были отпущены к Эстергарну (на восточном берегу Готланда), между тем как *Амацоне* около 21.00 вступил в дозор на высоте Виндавы для наблюдения за западным выходом из Рижского залива. Таким образом, контрадмирал Беринг имел хоть небольшую гарантию в том, что он не будет незаметно обойден и отрезан от своих баз. Демонстрацию перед Либавой пришлось прекратить из-за дурной погоды. Командир дивизиона тральщиков своевременно вышел из Нейфарвассера со всеми тральщиками и угольщиками, но в ту же ночь задул сильный норд-ост со шквалами до 7—8 баллов, так что отряд, идя против ветра

---

[1] *Адмирал Макаров* подошел к паруснику, застопорил машину и приказал ему итти в Балтийский порт. Затем дал полный ход и положил «право на борт». В то время как крейсер покатился вправо, на левом его крамболе был замечен след торпеды, прошедшей под носом в расстоянии 1 кабельтова. Вслед за ней прошла и вторая торпеда в расстоянии ¼ кабельтова (донесение *Адмирала Макарова* упоминает о третьей торпеде, прошедшей за кормой в расстоянии ½ кабельтова). После этого крейсер, донеся об атаке, пошел полным ходом на соединение к *Громобою.*

и волны, не мог дать более 5 узлов. Поэтому командир отряда около полуночи решил отменить поход, пошел с тральщиками в Мемель, а угольщиков отпустил в Свинемюнде.

Появление подводной лодки в Финском заливе и одновременно германского отряда перед Виндавой могло озадачить русских и побудить их в течение ближайших дней задержать свои линейные корабли и броненосные крейсеры в гаванях или за своим заграждением Поркалауд — Нарген. Контр-адмирал Беринг и его флаг-капитан капитан-лейтенант Герке не без заботы ожидали следующего дня. В ночь на 11 октября *Аугсбург, Любек* и 20-я полуфлотилия миноносцев находились в середине водного пространства между Богшером и Дагерортом. Адмирал допускал возможность, что с русской стороны последует поиск миноносцами, дабы выяснить, опираются ли подводные лодки, появившиеся перед Финским заливом, на матки или какие-либо иные силы, или же чтобы перехватить германские подводные лодки при возвращении. Ночь прошла без происшествий, и противник не появился. В 5.00 адмирал снова послал 20-ю полуфлотилию на погрузку угля с двух угольщиков, стоявших у восточного берега Готланда. Сам он направился с *Аугсбургом* и *Любеком* к Финскому заливу. В 10.00 на высоте Тахкона он оставил *Любек*, и дальше пошел лишь один *Аугсбург*, так как скорость *Любека*, бывшая не более 20 узлов, не позволяла ему заходить так далеко вперед при возможности ежеминутно встретиться с превосходными силами неприятеля. В 10.30 были замечены клубы дыма справа по носу и к юго-востоку от *Аугсбурга*, причем вскоре показались три двухтрубных миноносца[1]. В 11.05,

[1] 11 октября 1-я бригада крейсеров кончала свое дежурство в дозоре, и ей на смену из Ревеля вышла 2-я бригада (*Россия, Аврора, Олег* и *Богатырь*). *Богатырь* и *Олег* пошли в Лапвик, где сменили *Макарова* и *Громобоя*; *Россия* и *Аврора* пошли к *Баяну* и *Палладе*. Последние, находясь в широте 59° 36,5′ и долготе 22° 21′, шли им навстречу, имея ход 16 узлов, и в 11.35 разошлись с ними на контркурсах, направляясь в Ревель. *Россия* приказала *Авроре* итти на рейд Севастополь, а сама, в сопровождении двух миноносцев, пошла в пункт к N от Дагерорта. В 12.54 на горизонте, милях в 20, показался дым. Определив, что это неприятельский крейсер, *Россия* вызвала *Аврору, Богатыря* и *Олега* (продолжение сноски см. стр. 254).

когда *Аугсбург* находился примерно милях в 30 от заграждения *Дойчланда,* при ясной погоде, с него усмотрели на ONO, на очень большом расстоянии, столб дыма от взрыва высотою в несколько сот метров. Вскоре после этого в 11.20 показались на Ost четыре трубы и мачты большого корабля, который в сопровождении миноносцев шел к месту взрыва. В полдень корабль, оказавшийся броненосным крейсером, изменил курс, видимо, к западу. После этого адмирал на *Аугсбурге* лег на контркурс, чтобы не быть обойденным и, кроме того, чтобы не выманивать русских морских сил из района деятельности подводных лодок. В 13.30 русские корабли скрылись, и *Аугсбург,* который тем временем вновь соединился с *Любеком,* стал ходить малым ходом взад и вперед на своей передовой позиции.

При виде взрыва на флагманском корабле было единогласно высказано предположение, что это результат успешной атаки одной из подводных лодок, что и соответствовало истине. 11 октября в 4.00 утра *U-26* в надводном положении отошла северным курсом от северной оконечности Оденсхольма и в 8.15 заметила в северо-восточном направлении несколько дымов. Лодка тотчас же погрузилась, пошла на дым и вскоре увидела два крейсера, шедших в кильватер в сопровождении нескольких эскадренных миноносцев[1]. Следовательно, события прошедшего дня не раскрыли русским опасности посылки крейсеров на наружные позиции для дозорной службы. Крейсеры шли, повидимому, тем же курсом, который наблюдался накануне, сначала на SW, затем, примерно в расстоянии 3 миль от *U-26,* повернули на NW, а потом на W (см. схему 6, стр. 257). Эска-

---

Между тем *Паллада* и *Баян,* отпустив миноносцы, возвращались в Ревель. В 12.14 на *Палладе* раздался сильный взрыв; крейсер моментально затонул, окутанный облаком дыма. Погибло 25 офицеров, 572 человека команды — не спасся никто. Через 10 минут после взрыва *Баян* увидел у себя на правой раковине перископ лодки и, может быть, ее след. Отвернув, *Баян* ушел полным ходом. Немедленно все крейсеры были возвращены с моря, и их в дозоре сменили миноносцы. — *Прим. ред.*

[1] Это были крейсеры *Россия* и *Аврора,* шедшие из Ревеля на свои позиции. Миноносцев при них не было. Очевидно, лодка приняла за миноносцы отходившие как раз в это время на Лапвик крейсеры *Богатырь* и *Олег.* — *Прим. ред.*

дренные миноносцы отстали и обследовали район между заграждением *Дойчланда* и предполагавшимся русским заграждением к юго-востоку от Руссаре. Они часто приближались до 1 000 *м* к *U-26,* не замечая последней. *U-26* из предосторожности лишь изредка выставляла перископ, но оставалась на позиции, поджидая возвращения кораблей, в надежде все же найти удобный для атаки момент. Предположения командира оправдались: в 10.30 два корабля снова появились, идя на Ost. *U-26* вышла им на курс и пошла прямо навстречу курсом W. Параллельным с лодкой курсом шел большой эскадренный миноносец, держась с ее правого борта на расстоянии от 1 000 до 2 000 *м*[1]. Неприятель приближался очень быстро. На расстоянии 2 000—3 000 *м* (11—15 кабельтовых) *U-26,* уменьшив ход, повернула вправо, чтобы произвести выстрел из кормового аппарата. Ход противника оценивался в 15 узлов.

В 11.10 была выпущена торпеда по головному кораблю, четырехтрубному крейсеру, с расстояния в 500 *м* (2,8 кабельтовых). Наблюдалось попадание в среднюю часть корабля; удалось еще заметить, как рушились трубы, затем лодка вынуждена была погрузиться на 20 *м,* подвергнувшись обстрелу со следовавшего рядом с крейсером миноносца. По этой же причине не удалось произвести предположенную атаку на второй корабль. Пока лодка еще не пришла на глубину, в воде поблизости был слышен ряд глухих ударов — это, по всей вероятности, рвались снаряды второго крейсера, как потом выяснилось,— *Баяна.* Через 20 минут *U-26,* которая после выстрела отходила малым ходом на запад, к выходу из залива, высунула на мгновение перископ и увидела у места атаки несколько эскадренных миноносцев, которые внимательно обыскивали этот район. Их поиски были напрасны, так как *Паллада,* в результате попадания, очевидно, в один из погребов, немедленно затонула со всем экипажем. *U-26* видела еще миноносец, шедший на запад, и на горизонте большой корабль, уходивший на восток боль-

---

[1] Это не были те же встреченные ранее крейсеры (*Россия* и *Аврора*), а возвращавшиеся с позиции в Ревель *Паллада* и *Баян.* Большой эскадренный миноносец был *Новик,* имевший задание осветить район от Эре до Лапвика. — *Прим. ред.*

шим ходом. Кроме них, на всем морском пространстве никого не было. В 13.30 командир *U-26* повернул и пошел на свою прежнюю позицию, дабы вновь искать случая для атаки.

Тем временем русские выслали из Ревеля к месту гибели *Паллады* все наличные миноносцы и малые суда, и уже в 14.00 *U-26* увидела приближающиеся к ней несколько миноносцев, систематически производивших поиск в этом районе. Поэтому в 14.30 командир снова лег на курс к выходу из залива и приказал дать носовой торпеде установку глубины в 1,5 *м* для стрельбы по миноносцам. В 15.30 он еще раз попытался вернуться. Теперь он наблюдал много выходящих в залив тральщиков, а в 16.00 — 12 современных эскадренных миноносцев, которые строем фронта шли на сближение с лодкой. Позади, у южной оконечности предполагаемого заграждения у Руссаре—еще несколько эскадренных миноносцев. Повсюду—впереди, справа, слева открывались дымы, и было ясно, что русские со всеми наличными в Ревеле, Гельсингфорсе и Ганге силами производят поиски в этом районе, чтобы найти и уничтожить подводные лодки. Поэтому командир *U-26* отказался от своего намерения остаться в этом районе, так как удачная атака в этот и ближайшие дни представлялась ему невозможной.

Вскоре после 16.00 он в последний раз вышел на позицию, около 17.30 всплыл, но опять увидел невдалеке три миноносца, шедших на лодку, так что ему пришлось, не всплывая, лечь на курс W. В течение ночи на 12 октября он шел к выходу из залива в погруженном состоянии, рассчитывая на утро всплыть и присоединиться к *Аугсбургу*.

Подводной лодке *U-23* и в этот день в порученном ей районе не представился случай атаковать. 11 октября в 7.50 она увидела на востоке четыре дыма, двигавшихся на запад, и впоследствии различила два четырехтрубных крейсера и два сопровождавших их эскадренных миноносца. Это были *Паллада* и *Баян,* которые несколько позднее прошли мимо *U-26.* Атаковать эти корабли *U-23* не могла. Немного погодя открылись дымы на SO, которые впоследствии оказались двумя шедшими под берегом пароходами,— один из них, вероятно, голландский пароход *Амеланг,* бывший затем свидетелем гибели *Паллады.*

Поэтому в 9.50 *U-23*, отойдя к северу, вернулась в свое исходное положение — весьма благоприятное, как заметил командир, для атаки на возвращавшиеся с моря суда.

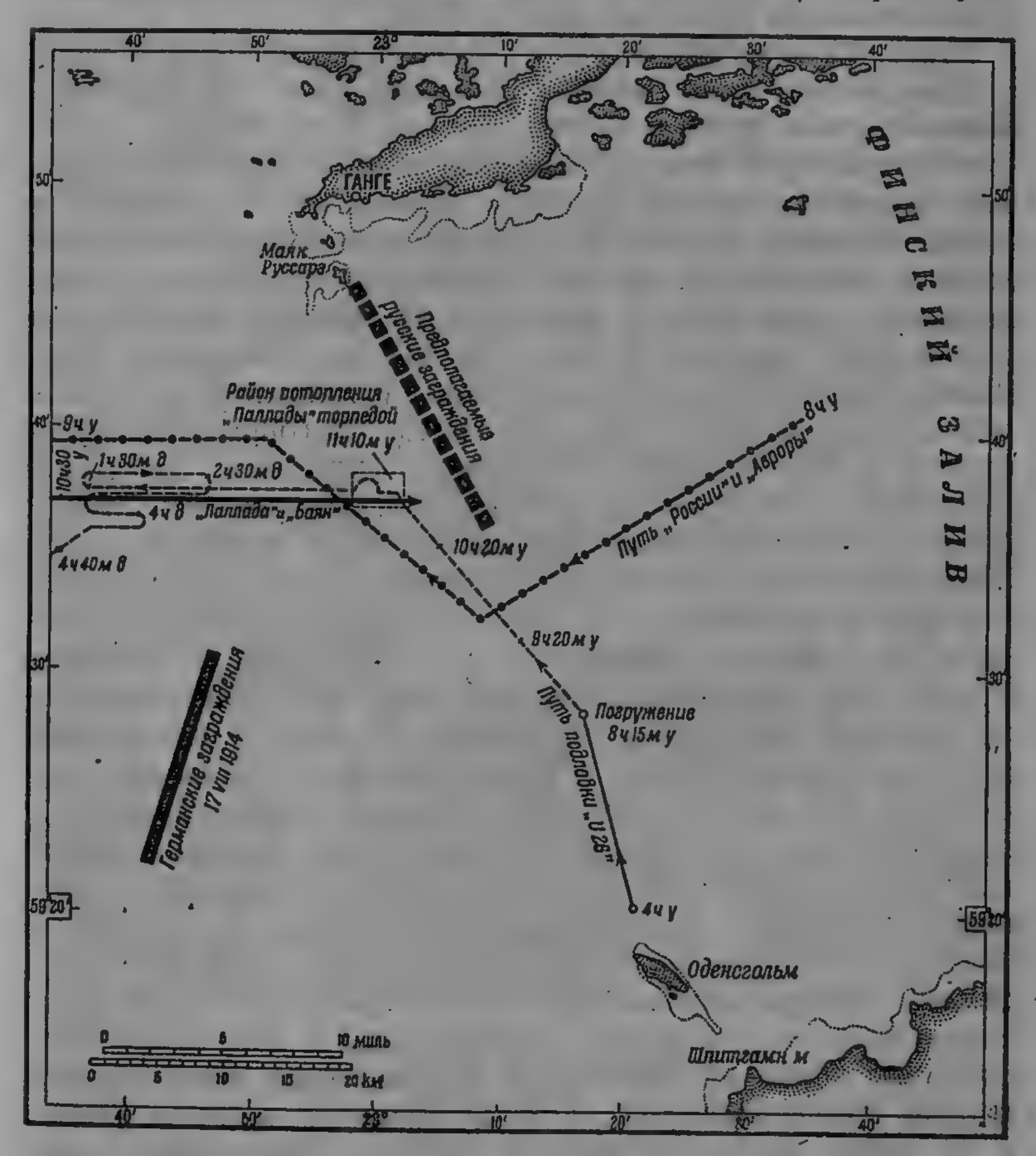


Схема 6. Потопление крейсера *Паллада* германской подводной лодкой *U-26.*

В 11.10 открылись на NW два дыма, а позднее два крейсера типа «Адмирал Макаров», которые возвращались с моря, повидимому, большим ходом на NO. *U-23* не пришлось ата-

ковать, так как она была недостаточно выдвинута вперед по отношению к кораблям, быстро пересекавшим ее курс слева направо. В этот день и в течение всего следующего *U-23* не видела более ни одного судна.

Утром 12 октября вообще не было видно ни одного судна, и лишь после 10.00 замечен одинокий дым — повидимому, миноносца или другого малого корабля. Все наличные у русских сторожевые силы производили поиски мористее, в районе гибели *Паллады*, а большие корабли были отозваны в порты. Поэтому *U-23* в 15.43 12 октября покинула Финский залив и обратно шла частью в подводном положении. Кроме шедшего с моря в бухту миноносца на траверзе Балтийского порта судов замечено не было. За оба дня пребывания подводных лодок в Финском заливе было установлено, что условия для пользования ими там весьма благоприятны. *Аугсбург* и *Любек* вечером 11 октября оставались на своей передовой позиции между Богшером и Дагерортом[1]. Миноносцы 20-й полуфлотилии закончили в 15.30 погрузку угля у Эстергарна и присоединились к главным силам. Контр-адмирал Беринг приказал им в ночь с 11 на 12 октября наблюдать за торговым движением из Стокгольма в Россию. Кроме того, начальнику полуфлотилии было предоставлено на рассвете произвести нападение на маяк и сигнальный пост на острове Логшер, у южного входа в Оландсхаф, поскольку это было совместимо с первой, основной задачей полуфлотилии. *Аугсбург* должен был ночью пройти в район Оландского архипелага и там, на линии Сэдерарма и Логшера, наблюдать за торговым движением из северного выхода Стокгольмских шхер к Оландсхафу и Ботническому заливу. Контр-адмирал Беринг получил накануне радио морского генерального штаба о предстоящей в ближайшие дни отправке морем из Стокгольма в Финляндию значительной партии электромоторов. В 16.30 *Аугсбург* оставил *Любек* в 20 милях южнее Богшера и пошел в район Оландского архипелага. *Амацоне* был отозван со своей сторожевой по-

---

[1] В это время в море были две русские подводные лодки *Кайман* и *Дракон*, которые два раза встречали неприятельские крейсеры, но оба раза на дистанции, превышающей дальность торпедного выстрела. — *Прим. ред.*

зиции перед Рижским заливом и получил приказание утром 12 октября держаться на высоте Фаре, чтобы встретить там возвращающиеся подводные лодки. В полночь с 11 на 12 октября *Аугсбург* повернул обратно на высоте Сэдерарма и Флэтиана после примерно часового нахождения перед северным подходом к Стокгольму. Ночь была очень ясная, при ярком лунном свете и слабом ветре от SO. Наблюдалось весьма оживленное движение коммерческих судов, но судов, идущих в Оландсхаф или в Финский залив, не было замечено. Равным образом и 20-я полуфлотилия наблюдала на высоте Стокгольма оживленное движение пароходов из России к шведскому берегу. Командир полуфлотилии задержал ночью большое число пароходов; кроме одного голландца, все они оказались под шведским флагом. Пароходы шли с северного берега Финского залива и должны были достигнуть шведского берега преимущественно между 22.00—2.00 у пловучего маяка Свенска-Бьерн. Поэтому они имели основание рассчитывать, что короткий путь через Оландсхаф будет благополучно пройден ночью. В большинстве случаев пароходы были гружены крепежным лесом для шахт и шли в Англию. Все это подтверждало, что главный торговый путь между Россией и Антантой проходил через Швецию и был довольно хорошо обеспечен от удара с нашей стороны, пока мы не обладали удобно расположенной поблизости маневренной базой вроде Оландского архипелага.

Другим местом наблюдения за этой торговлей мог быть только выход из Балтийского моря через Зунд. Тем не менее, часть грузов, которая доставлялась на западное побережье Швеции по железной дороге, оставалась бы без наблюдения.

От капитана голландского парохода *Амеланг* командир полуфлотилии получил подтверждение успеха *U-26*, о чем он немедленно передал по радио контр-адмиралу Берингу. Капитан сообщил следующее:

> «Я видел в 11.30 11 октября, как в широте 59° 38′ N и долготе 22° 56′ Ost[1] четырехтрубный военный корабль взорвался и затонул в 3 минуты. Тут же находились еще один большой крейсер и два миноносца, которые после

[1] Место гибели совпало с прокладкой *U-26*. — *Прим. автора.*

этого ушли. Большой крейсер дал залп всем бортом, а затем пошел в Ганге».

12 октября на рассвете 20-я полуфлотилия находилась перед Логшером. Предположенная высадка не состоялась, потому что на всех четырех миноносцах имелся лишь один катер с установкой для пулемета, получивший при спуске течь. Командир полуфлотилии не хотел предпринимать высадку на невооруженных катерах, так как по размерам здания поста он заключил, что там мог быть вооруженный сторожевой отряд. Маяк был подвергнут непродолжительному обстрелу, и примерно 20 попаданиями фонарь и внутренность маяка были разрушены. От Логшера полуфлотилия пошла к югу на соединение с *Аугсбургом* и *Любеком.*

Контр-адмирал Беринг получил радио начальника 20-й полуфлотилии с подробностями потопления *Паллады* в 3.21 12 октября. Он решил еще раз пройти на флагманском корабле к входу в Финский залив. Указав *Любеку* рандеву несколько к востоку, он прошел на *Аугсбурге* примерно до высоты Тахконы, миль на 30 западнее нашего заграждения, однако, кроме нескольких дымов на горизонте, не обнаружил никаких признаков неприятеля. В 9.11 *Любек* донес, что видит *U-26* и вместе с нею пойдет к общему рандеву у Фаре. В 12.55 флагманский корабль встретился с *Любеком, Амацоне* и *U-26* милях в 30 западнее Дагерорта. *Амацоне* получил приказание проводить *U-26* до Брюстерорта, затем послать ее одну в Данциг, а самому итти в Киль на чистку котлов. В 15.30 показались на NNW миноносцы 20-й полуфлотилии и присоединились к *Аугсбургу*. На рассвете погода стала портиться, появились все признаки наступления дурной погоды: ветер засвежел, волнение усилилось, небо покрылось облаками. Непогода в этом районе моря возникает весьма внезапно, так как у северной оконечности Готланда проходит резкая граница; часто наблюдается, что севернее ее — в море и на шведском берегу — прекрасная погода, в то время как между Готландом и германским берегом—шторм. Адмирал уже утром срочно отослал оба угольщика к западному берегу Готланда, где они, защищенные от восточных ветров, стали на якорь у Хальсхука. На ночь на 13 октября адмирал Беринг приказал выставить сторо-

жевое охранение между Готска-Сандэ и пловучим маяком Сарычевым. Погода явно ухудшалась, так что в 5.30 13 октября адмирал сперва послал 20-ю полуфлотилию на погрузку угля в Хальсхук, а затем *Любек* к Фаре для ожидания и встречи *U-23*. Сам он на *Аугсбурге* пошел на север по направлению к Бенгшеру, чтобы, насколько возможно, выйти навстречу *U-23*. Так как ветер все свежел и волнение усиливалось, пошел дождь и видимость временами резко ухудшалась, то миноносцам было приказано провести ночь на якоре под ветром у Готланда. *Любек* и *Аугсбург* должны были в течение ночи ожидать *U-23* у Фаре. Как раз, когда оба крейсера заняли свои места, *Аугсбург* в 18.21 принял радио *U-23* о том, что она находится в 17 милях к востоку от Фаре. Поэтому *Любек*, 20-я полуфлотилия и угольщики были отосланы в Данциг немедленно, а *Аугсбург* встретил *U-23* и тоже пошел в Данциг. На следующий день 14 октября после полудня весь отряд благополучно прибыл в Нейфарвассер.

Успехом в этом случае мы в значительной степени обязаны руководству адмирала Беринга. С начала своей деятельности он понял применимость подводных лодок и большие возможности для них в Финском заливе и систематически шел к этой цели. Мысль применить подводные лодки в качестве ловушки, на которую должен быть навлечен неприятель, была впервые осуществлена в Балтийском море. Здесь проявилось то, что затем неоднократно подтверждалось во время войны: причина каждого успеха кроется в правильной работе, соразмеренной с условиями реальной обстановки. Случайные успехи не могут быть п р о д о л ж и т е л ь н ы, и так называемое «военное счастье» существует обычно лишь в воображении посторонних лиц, которые не знают и потому не видят глубокой внутренней связи между причинами и последствиями. Поэтому успех — это единственный критерий, применимый на войне для оценки командиров и всего личного состава и их работы. Невзирая на лица, неудачливые флагманы, которым военное счастье п о с т о я н н о не благоприятствует, должны смещаться. Сильный характер, обеспечивающий быстрые решения и энергичные действия, должно в принципе предпочесть самому высокому

интеллекту, если последний легко теряется в искусственных построениях и склонен к выжиданию и пассивности.

Для первой же своей операции в Финском заливе контр-адмирал Беринг привлек старую подводную лодку *U-3*. После этого и он и главнокомандующий не успокоились до тех пор, пока на Балтийский театр не были посланы три более современные подводные лодки. Главнокомандующий поддерживал перед высшим командованием представления своего младшего флагмана о присылке подводных лодок.

Присланные три лодки составили 5-ю полуфлотилию подводных лодок и, под руководством командира полуфлотилии, приступили в Данциге к учениям. Уже через шесть недель было положено основание будущему успеху. Удачной оказалась и мысль контр-адмирала Беринга — поместить командира полуфлотилии подводных лодок на время операции на флагманский корабль: таким способом была обеспечена правильная совместная работа штаба и специального оружия. В своем донесении об операции адмирал с удовлетворением подчеркивает действия командиров, экипажей и самих лодок *U-23* и *U-26*:

> «После первого промаха работали превосходно. Молодые командиры научились обращаться со своим электрооборудованием. Экономя свои запасы электроэнергии днем, они вполне поспевали дозаряжать свои батареи ночью. Особенно следует отметить достижения машинной команды *U-26*. Старший механик провел без единой аварии или поломки переход от Киля до района операций на расстоянии 600 миль и обратно до Данцига на расстоянии 400 миль».

Русский морской генеральный штаб выпустил следующее официальное сообщение о гибели *Паллады:*

> «Утром 27 сентября (10 октября н. ст.) обнаружены в Балтийском море германские подводные лодки. Они атаковали крейсер *Адмирал Макаров,* вышедший в море для осмотра подозрительного парусника под голландским флагом. Неприятельская подводная лодка выпустила несколько мин[1], которые, к счастью, прошли мимо. 28 сен-

[1] В то время торпеды еще назывались «самодвижущимися минами». — *Прим. ред.*

тября (11 октября н. ст.) в 11.00 утра неприятельские подводные лодки снова атаковали наши крейсеры *Баян* и *Паллада,* находившиеся в дозоре в Балтийском море. Хотя крейсеры открыли сильный артиллерийский огонь, одной подводной лодке все-таки удалось выпустить мины по *Палладе,* на которой произошел взрыв. Крейсер со всем экипажем затонул немедленно».

Британский флот уделил много внимания успеху столь неприятного для него германского подводного оружия. Опасность последнего англичане испытали на себе всего три недели тому назад при атаке *U-9* в Северном море. Англичане обратили особое внимание на то, что и на этот раз германские подводные лодки действовали очень далеко от своих баз и, по крайней мере, два дня работали в Финском заливе без маток. «Таймс» от 14 октября 1914 г. сделал мало утешительный для Англии вывод, что подводные лодки большого водоизмещения могут предпринимать самостоятельные морские операции. Британский флот с удивлением пришел к этому выводу лишь во время войны на основании успехов *U-9* и *U-26.* Собственные подводные лодки англичане в то время еще не считали способными к наступательным действиям так далеко от своих берегов и без сопровождения конвоирами. Английский морской обозреватель отметил также огромное разрушительное действие нашей торпеды,

«которая оказалась в состоянии в одно мгновенье уничтожить бесследно 8 000-тонный крейсер».

И здесь была похвала нашему оружию и нашей морской технике со стороны неприятеля.

Таким образом, потеря *Магдебурга* была возмещена, и не случайным было то, что именно подводная лодка стяжала этот первый успех против русского флота.

Этим только подтвердилась правильность уже ранее неоднократно высказанного мнения главнокомандующего и адмирала Беринга, что

«подводным лодкам легче всего одержать успех против русского флота, укрывающегося за минными заграждениями».

С этого момента нужно было считаться с тем, что русские линейные корабли и броненосные крейсеры будут с еще большей осторожностью передвигаться в Финском заливе и почти не станут покидать своих сравнительно безопасных стоянок. Надежду вызвать русский флот или части его на бой вне Финского залива с помощью надводных сил приходилось до поры до времени оставить. Напротив, для минного оружия и для подводных лодок Балтийское море было как нельзя более подходящим театром как по географическим условиям, так и по соотношению сил России и Германии, так, наконец, и в зависимости от военных целей обоих противников. Через несколько дней по возвращении в Данциг отряда адмирала Беринга значение подводных лодок в Балтийском море должно было получить еще более явное подтверждение, когда английские лодки прорвались в Балтийское море.

Глава XI

ПРОРЫВ АНГЛИЙСКИХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК В БАЛТИЙСКОЕ МОРЕ В КОНЦЕ ОКТЯБРЯ 1914 г.

Еще в конце сентября многочисленные донесения о появлении английских морских сил, преимущественно подводных лодок, в Скагерраке и Каттегате заставили считать весьма вероятным намерение англичан провести свои лодки через Скагеррак и Каттегат в Балтийское море. Следствием этого было усиление бдительности германских сторожевых сил. Вместе с тем участились донесения о неприятельских лодках, якобы, уже виденных в западной Балтике. В первой половине октября в результате всех этих известий (которые при ближайшем расследовании всегда оказывались ложными) на Балтийском театре возникло несколько тревожное настроение. Так, уже 7 октября береговая стража в Альт-Гаарц, на мекленбургском побережье близ Бук, донесла, что между 17.00 и 18.30 с берега в расстоянии 3 000 *м* (18 кабельтовых) были видны два судна, шедшие на запад, повидимому, подводные лодки. Правда, сами наблюдатели дотоле никогда не видали подводных лодок, но их предположение было подтверждено местными рыбаками. Главнокомандующий, хотя и

очень мало доверял этому известию, однако, счел себя обязанным принять необходимые меры. Всем постам береговой стражи и морской службы связи было предписано усилить внимание и бдительность; соединениям и отдельным судам, производившим ученья в Кильской бухте, были посланы извещения; начальнику Дивизии обороны побережья было приказано произвести миноносцами 4-й полуфлотилии обследование Любекской и Мекленбургской бухт,—нет ли там подводных лодок или маток. В то время еще все держались мнения, что английские подводные лодки смогут проникнуть в Балтику и действовать там лишь с поддержкой маток. Под матками подразумевались специально оборудованные коммерческие пароходы, по внешнему виду ничем не отличавшиеся от обычных, поэтому в эти дни все встречаемые в западной Балтике пароходы задерживались и проверялось их название и назначение. При таких обстоятельствах главнокомандующий в первый раз использовал подчиненные ему дирижабли *PL-19* и *PL-6*. Оба поднялись 9 октября до полудня для разведки в Кильской, Мекленбургской и Любекской бухтах. Так как в то время система взаимного опознования между надводными, подводными и воздушными силами еще не была разработана, то, во избежание возможных и небезопасных смешений своих с чужими, наши лодки были задержаны в портах. *PL-6* (меньшего размера) должен был произвести разведку перед Кильской гаванью, однако, не мог выполнить свою задачу из-за мглы и преждевременно спустился в 12.30. *PL-19* выполнил свою задачу, встретив над Любекской и Мекленбургской бухтой прекрасные условия видимости, но не обнаружил ничего подозрительного. Деятельность обоих дирижаблей была ограничена тем, что им было категорически предписано избегать перелетов и нахождения над датской территорией. Фемарн-Бельт в эти дни был закрыт и тщательно обследован миноносцами, прикомандированными к дивизии учебных крейсеров для сторожевой службы у Зунда. Никаких указаний на присутствие неприятельских подводных лодок получено не было.

В 4.00 14 октября грос-адмирал снова получил тревожное известие. Миноносец *S-127* донес, что ночью, около 1.00, видел подводную лодку у Кильского бакана-ревуна. Хотя это известие сразу же показалось маловероятным, тем не менее

было приказано с наступлением дня обследовать Кильскую бухту миноносцами. Оба дирижабля и четыре самолета морской авиастанции Гольтенау рано утром вылетели на разведку. 3-я и 4-я эскадры, а также линейный крейсер *Дерфлингер,* производивший учения в Кильской бухте, вернулись в порт. При ближайшем расследовании выяснилось, что тревога была ложной. После того, как вторичной разведкой миноносцев и воздушных сил 15 октября не было обнаружено ничего подозрительного, кораблям разрешили продолжать учения. Но уже 15 октября пополудни снова было получено тревожное донесение: на этот раз пост береговой стражи Варницхофт в бухте Апенраде доносил о подводной лодке, вошедшей в Альзензунд. Впрочем, как вскоре выяснилось, это был миноносец *Шнеевитхен,* служивший яхтой морской станции. В противоположность морским постам связи, береговые посты были заняты сухопутными ландштурмистами, которые с трудом разбирались в классах и типах судов. Если бы английское морское командование располагало в начале войны боеспособными подводными лодками и энергичными командирами, то английский флот мог бы широко развить свою боевую деятельность в Балтике и нанести нам серьезный ущерб этим оружием.

17 октября пополудни капитан парохода, задержанного у Зунда 19-й полуфлотилией, сообщил, что он видел в Скагерраке английские подводные лодки. Начальник Дивизии обороны побережья приказал поэтому всем сторожевым силам повысить бдительность, так как он считал вероятной попытку прорыва. Вечером того же числа, между 22.00 и 24.00, канонерская лодка *Пантер,* находившаяся у южного выхода Аарэзунда, слышала радиопереговоры английских судов. По-видимому, английский крейсер *Дублин* вызывал другую станцию. Вызовы были слышны громко; нужно было считать, что английские корабли близко. 18 октября перед рассветом крейсер *Виктория-Луизе,* находившийся на своей передовой позиции у Зунда на параллели мели Гильденлеве, принял радио одного из миноносцев 19-й полуфлотилии, стоявшего в дозоре у южного выхода из Зунда, о виденной им неприятельской подводной лодке в погруженном состоянии милях в 5 к западу от пловучего маяка Фальстербо-Риф. Командир крейсера приказал с рассветом усилить боевую вахту на

всех постах и послать на оба марса корабельных гардемарин для улучшения наблюдения. В 9.00 *Виктория-Луизе* пошел 13-узловым ходом прямо на Фальстербо, чтобы оттуда, сигнализируя прожектором, запросить о расположении миноносцев перед Зундом. В 10.10 наблюдательные посты на полуюте и на грот-марсе почти одновременно заметили два торпедных следа с левого борта. Первая торпеда прошла за кормой в расстоянии 50 *м*. От второй торпеды удалось уклониться в последний момент только потому, что штурман немедленно повернул на шесть румбов вправо. Иначе вторая торпеда попала бы под курсовым углом в 55°. Торпеда шла около 3 минут рядом с кораблем в расстоянии 50 *м*, затем затонула на траверзе в расстоянии 40 *м*. В военном дневнике крейсера упомянуто, что, спустя 1 или 2 минуты после поворота, на левой раковине в расстоянии 500—600 *м* показалась вторая подводная лодка. Была ли в действительности еще и вторая подводная лодка,— не установлено. С одной стороны, неправдоподобно, чтобы две лодки подошли для атаки так близко друг к другу. Расстояние и разница во времени обнаружения указывают на присутствие лишь одной лодки. С другой стороны, не исключена возможность, что две подводные лодки прошли ночью через Зунд и Флинт и на рассвете обе одновременно атаковали крейсер, пересекавший им курс. Обстрел лодок с *Виктории-Луизе* был невозможен, во-первых, потому, что они были видны слишком короткое время, а, во-вторых, их закрыл дым крейсера, развившего после атаки полный ход. Командир дивизии учебных крейсеров приказал *Виктории-Луизе* ходить пока переменными ходами и курсами южнее линии Моэн-Смигехук.

Главнокомандующий морскими силами Балтийского моря получил 18 октября в 10.30 радио с *Виктории-Луизе*, переданное через Свинемюнде:

> «10.00 единичные силы противника в квадрате 200 δ[1]. Уклонился от двух торпед».

Таким образом, для главнокомандующего факт нахождения в Балтике неприятельских подводных лодок был доказан. Он и его штаб не сомневались в том, что это могли быть

[1] Между Моэн и Фальстербо.

только английские подводные лодки. Независимо от оживленных радиопереговоров и от донесений о виденных в Скагерраке английских лодках, вернейшим доказательством того, что это были английские лодки, было место нападения — южнее выхода из Зунда. Далее, главнокомандующий был убежден, что проникнуть в Балтику подводные лодки могли только ночью через Зунд и фарватер Флинт, расположенный преимущественно в шведских территориальных водах.

Вследствие строгого предписания высшего командования считаться с границами нейтральных территориальных вод, дневные дозорные позиции миноносцев в Зунде могли быть выдвинуты только до линии Бред-Грунда. Это, однако же, не обеспечивало действительного наблюдения за Флинтом, как днем, так и ночью. Пройти Флинт ночью в надводном положении при наличии трех горевших шведских пловучих маяков и обставленном фарватере было в навигационном отношении отнюдь нетрудно. Против предположения, что эти подводные лодки — русские, говорило, во-первых, значительное расстояние от их баз, а, во-вторых, и то, что проникшая так далеко на запад русская подводная лодка не заинтересовалась бы сторожевыми силами у Зунда, а немедленно отправилась бы в Кильскую бухту, столь богатую ценными объектами для нападения. Высшее командование вполне разделяло эти взгляды, сообщенные ему главнокомандующим. Последний считал срочнейшей и важнейшей мерой обороны — немедленное заграждение минами южного выхода из Зунда в пределах наших территориальных вод, — таким же способом, каким были заграждены выходы Бельтов. Он испросил по телеграфу принципиальное согласие высшего командования на эту меру. Для уничтожения прорвавшихся подводных лодок и обеспечения безопасности собственных сил в западной Балтике главнокомандующий приказал затем принять следующие меры:

«1. Командиру отряда учебных крейсеров поручается охрана Зунда, в его распоряжении крейсеры *Ганза, Герта, Виктория-Луизе, Тетис,* 4-я и 19-я полуфлотилии миноносцев.

Усиливается наблюдение за южным выходом, чтобы воспрепятствовать прорыву подводных лодок на север.

Прочие силы производят поиски подводных лодок в районе между Моэн-Дорнбуш и Аркона-Смигехук, не прекращая их и по ночам, чтобы поймать лодки во время зарядки или помешать им произвести зарядку. При поисках светить прожекторами, в первой сторожевой цепи иметь два крейсера.

2. 17-я полуфлотилия миноносцев и 4 учебных миноносца 1-го минного дивизиона образуют передовую линию в Фемарн-Бельте по указанию начальника 17-й полуфлотилии. Ночью, начиная с 18.00, производить поиски подводных лодок в Любекской и Мекленбургской бухтах, также у южного берега острова Лаланд. С рассветом вновь занимать передовую позицию в Фемарн-Бельте.

3. Крейсеру *Гацелле* поручается наблюдение у Лангеланд-Бельта.

4. Контр-адмирал Мишке (флаг на крейсере *Ундине*) принимает начальствование над всеми назначенными для охраны Аарэзунда морскими силами.

5. *PL-19* производит разведки до линии Гьедзер-Дарсерорт; гидроаэропланы — по возможности, до южного выхода из Зунда.

6. Вспомогательные минные заградители *Один, Дойчланд* и *Рюген* остаются в распоряжении главнокомандующего».

Основным принципом оборонительных мероприятий главнокомандующего в первую очередь было: вернуть в гавань все большие корабли из Кильской бухты и пользоваться для поисков только миноносцами и воздушными силами. Поэтому 3-я и 4-я эскадры, *Дерфлингер,* а равно все подводные лодки были задержаны в гавани.

Так как в то время никаких специальных противолодочных средств — глубинных бомб, подводных тралов, сетей и противолодочных мин — еще не существовало, то вернейший способ уничтожения подводных лодок видели в том, чтобы не давать им всплывать днем и тем заставить их совершенно разрядить свои батареи. Но для этого нужны были малые быстроходные суда, прежде всего — миноносцы. К сожалению, в распоряжении главнокомандующего миноносцев было очень мало. Флот открытого моря передал

в его распоряжение 2-ю флотилию миноносцев, но как раз тогда же обеим полуфлотилиям подошло время чистить котлы, что и выполнялось поочередно. Поэтому главнокомандующему пришлось явочным порядком подчинить себе формировавшуюся и обучавшуюся в Киле 17-ю полуфлотилию Флота открытого моря, а также четыре учебных миноносца 1-го дивизиона. В то же время командующему Флотом открытого моря была послана просьба о присылке еще одной флотилии миноносцев в качестве подкрепления. Как ни чувствителен был уход флотилии миноносцев из Северного моря, все же адмирал Ингеноль послал в Киль 8-ю флотилию (*G-174, G-175, S-176, S-177, S-179, V-180, V-183, S-131, S-139*) на время ремонта миноносцев 2-й флотилии.

Несколько позднее командир дивизии учебных крейсеров получил приказание быть осторожным при использовании своих старых крейсеров ввиду их слабой подводной защиты.

Поэтому ему было предложено на ночь с 18 на 19 октября оттянуть крейсеры с их передовой позиции у Зунда на восток, а утром 19 октября охранять проход севернее Борнхольма. В бухте Хане и у берегов Борнхольма и Рюгена крейсеры должны были произвести поиски судов-маток неприятельских лодок. Задержание иностранных пароходов самими крейсерами было категорически воспрещено. Опасались, что неприятельские подводные лодки, в виде военной хитрости, могут, идя под водой в кильватер такому пароходу, при задержании последнего легко атаковать крейсер, стоящий с застопоренными машинами. Миноносцы должны были охранять исключительно только Зунд. Для их усиления вспомогательному дивизиону тральщиков в Свинемюнде было предписано срочно выйти к плавающему маяку Фальстербо-Риф и поддержать поиски миноносцев. За день 18 октября миноносцы ни в Кильской бухте, ни в других районах западной Балтики не обнаружили признаков неприятельских лодок. Только гидросамолет № 53 сообщил, что в 16.40 видел в восточной части Кильской бухты двигавшийся на SW предмет, похожий на перископ идущей подводной лодки. Дирижабль *PL-19* произвел вечером того же дня безрезультатную разведку продолжитель-

ностью в несколько часов. В ночь с 18 на 19 октября маячные огни в Кильской бухте были затемнены, и на следующий день сняты все внешние навигационные знаки в западной Балтике, согласно расписанию военного времени. Верховное командование непрерывно извещалось о принимаемых мерах. Вечером 18 октября главнокомандующий в Балтике получил через адмирала Поля ответ из главной квартиры на свой запрос:

«Минного заграждения перед Зундом не ставить, так как оно недействительно против подводных лодок, а возможность торгового пароходства необходимо сохранить».

Таким образом, была запрещена мера, которая при существовавшем на месте положении вещей должна была иметь огромное военное значение. Минное заграждение, в связи с заграждением из судов и тросов, вне нейтральных (шведских и датских) вод, охраняемое миноносцами, сильно затруднило бы новый прорыв подводных лодок или отступление ранее прорвавшихся. Много позже именно эта мера остановила проникновение дальнейших английских подводных лодок. Торговое движение могло бы продолжаться и при наличии таких заграждений под проводкой лоцманских судов. Главнокомандующий получил через заместителя начальника морского генерального штаба только разрешение выдвинуть сторожевые силы у Флинта вплотную до границы 3-мильной нейтральной полосы, «против чего при существующих обстоятельствах возражений не встречается». После этого сторожевые миноносцы были выдвинуты к Флинту до расстояния 2 миль от пловучего маяка Оскарсгрундет. С рассветом 19 октября главнокомандующий приказал всем еще находившимся в море крейсерам и вспомогательным заградителям отойти для безопасности на мелкие места или в бухты под самый берег. Охрана водного района западной Балтики была в этот день предоставлена исключительно миноносцам и воздушным силам. В 6.10 17-я полуфлотилия миноносцев, в строе фронта, с расстоянием между судами в 2 мили шла зигзагообразными курсами от Фемарн-бельтского маяка к Шлеймюнде, ход от 17 узлов. В 11.45 миноносец *V-27,* находясь миль на 7 к SO от Шлеймюнде, увидел метрах в 50 за кормой рубку неприятельской подвод-

ной лодки, шедшей к югу. *V-27* открыл огонь из кормового орудия. Рубка немедленно погрузилась, перископ не был замечен. Получив радио с *V-27*, начальник полуфлотилии сосредоточил все свои миноносцы в месте, где была замечена подводная лодка. Миноносец *S-31*, подходивший к борту *V-27* для передачи приказаний, начал преследование. При этом он внезапно заметил и около полуминуты видел перископ второй лодки, которую немедленно обстрелял. Во время погони за этой лодкой по миноносцу *S-31* была выпущена торпеда, от которой ему удалось уклониться. Две его попытки таранить, повидимому, не имели успеха, так как лодка, корпус которой был ясно виден с прожекторной площадки миноносца, слишком быстро погрузилась. Для артиллерийского обстрела нехватало времени, а подводных бомб в распоряжении командира миноносца еще не было. Семь миноносцев 17-й полуфлотилии преследовали затем обе лодки с 11.30 до вечера, но безрезультатно [1].

В 15.24 сигнальный пост Бюльк донес о появлении подводной лодки, прошедшей в надводном положении примерно 200 *м*. Вечером было получено известие из Шлеймюнде, что датские рыбаки около полудня видели между Аарэ и Шлеймюнде всплывшую подводную лодку, шедшую на во-

---

[1] 17 октября русское морское командование получило уведомление, что 15 октября три подводные лодки: *E-1*, *E-9* и *E-11*, вышли из Англии в Либаву, куда должны прибыть 20 октября. Эта помощь была существенной для русского флота, так как подводные лодки типа «Барс» еще в строй не вступили, а из старых только одна *Акула* была более или менее современной и имела достаточный район действий для крейсерства у неприятельских берегов. Прочие лодки были пригодны лишь для позиционной службы у своих берегов.

Для встречи английских лодок в Либаву был послан миноносец, там же находилась подводная лодка *Крокодил*, которая несла службу в южной части моря.

21 октября пришла *E-1*, на следующий день *E-9*. Лодки прошли без особых затруднений через Зунд, причем *E-1* встретила около мыса Аркона три германских крейсера и флотилию миноносцев. Она атаковала крейсеры, но, будучи принуждена уйти на глубину, результатов не видела. Потом прошла в Данцигскую бухту, но неприятеля не встретила. *E-9* в пути никого не видела. Что касается *E-11*, то, вследствие повреждений двигателя, она была принуждена с пути вернуться в Англию. — *Прим. ред.*

сток. Когда все эти известия были взаимно проверены по степени их достоверности, а также по моментам и расстояниям между указанными в них местами, то стало очевидно, что в западной Балтике 18 и 19 октября находились, несомненно, две неприятельские подводные лодки. Оба дирижабля и все аэропланы вернулись вечером 19 октября с разведки в западной Балтике, не обнаружив никаких признаков неприятельских лодок.

Чтобы отрезать английским лодкам обратный путь из Кильской бухты, главнокомандующий по соглашению с командиром Дивизии обороны побережья решил преградить Фемарн-Бельт сетями для ловли сельдей, так как другого сетевого имущества в портах не было, как не было и опыта в применении сетей против подводных лодок. Дивизия обороны побережья получила приказание поставить это заграждение и немедленно заказала «Рыболовной акционерной компании в Глюкштадте» 1 200 штук сетей для ловли сельдей. Это были сети для постановки в открытом море, длиною в 30 *м* и глубиною в 15—16 *м*. Сетевое заграждение было поставлено 23—27 октября в Фемарн-Бельте между Мариенлейхте и Хиллекрог причисленными к дивизии рыболовными пароходами. Оно состояло из двух линий, составленных из полос по 1 200 *м* (6 кабельтовых) с промежутками между полосами. Линии отстояли друг от друга на 3 000 *м* (16 кабельтовых), причем полосы одной перекрывали промежутки в другой линии. Всего было поставлено 36 *км* сетей. Вследствие течения линии были не прямые, а выгнулись дугой на восток.

Надеялись, что при проходе лодок через это заграждение они запутаются винтами или же всплывшие обрывки сетей выдадут их присутствие. Запутав винт, лодка должна будет всплыть и будет атакована и уничтожена вооруженными рыболовными пароходами, охранявшими заграждения. По настойчивой просьбе главнокомандующего, к имевшимся уже было прибавлено еще двенадцать таких пароходов. Командующий Флотом открытого моря сообщил главнокомандующему по телеграфу, что миноносцы мало пригодны для выслеживания подводных лодок, так как вследствие плохой поворотливости они сами подвергаются чрезмерной опасности. Более целесообразно применение вооруженных рыбачь-

их пароходов, которые должны обыскивать данный район, идя строем фронта в несколько линий. Грос-адмирал принц Генрих не имел в своем распоряжении достаточного числа таких пароходов, но приказал немедленно назначить на шесть портовых пароходов военную команду и поставить по одному пулемету. Эти пароходы должны были рано утром 20 октября произвести попарно поиски неприятельских подводных лодок в Эккернфердской бухте и в проходе Штоллергрунд. В случае встречи с подводными лодками приказано было их таранить. 8-я флотилия миноносцев пришла из Северного моря в Киль вечером 19 октября. Девять миноносцев этой флотилии были подчинены командиру 2-й флотилии для усиления охраны Зунда; два миноносца посланы для той же цели в Аарэзунд к крейсеру *Ундине*. 17-я полуфлотилия и 4 учебных миноносца были снова отпущены в Киль.

В Северном море германская подводная лодка потопила 19 октября пополудни английскую подводную лодку *Е-3* после многодневного планомерного наблюдения германских лодок за теми районами, где часто появлялись английские лодки. Этот единичный успех, суливший тогда больше, чем сбылось впоследствии, оживил надежды на успешную борьбу с неприятельскими лодками, тем более, что до тех пор надводные силы обеих сторон не имели успеха в этой борьбе. Главнокомандующий решил использовать опыт Флота открытого моря и с 21 октября, отозвав все миноносцы, возложил наблюдение за Кильской бухтой исключительно на подводные лодки. В его распоряжении было пять лодок: *U-A, U-1, U-3, U-4, U-32*. Ночью лодки должны были лежать на грунте или заряжаться, а днем ходить взад и вперед в указанных им квадратах, время от времени высовывая перископ для наблюдения и пытаясь таким образом встретить и атаковать неприятельскую подводную лодку.

21 октября вся Кильская бухта была очищена от германских судов. Вышедшие согласно инструкции очередные портовые пароходы были возвращены утром 20 октября. Воздушную разведку временно отставили. Впрочем, за день 20 октября ни миноносцы, ни пароходы не обнаружили признаков неприятельских лодок, воздушная же разведка была невозможна вследствие сильного шторма от NO. Суда в во-

сточном Фемарн-Бельте получили приказание не проходить западнее линии Мариенлейхте-Хиллекрог, охранные суда в Малом Бельте и Аарэзунде — не спускаться южнее параллели 54° 55′ с. ш.

Вечером 20 октября все пять лодок вышли из Киля. 24 октября их позиции обошел флагманский миноносец. За время нахождения лодок в море никаких происшествий не случилось. 27 октября главнокомандующий приказал всем лодкам вернуться в Киль. Они не обнаружили противника; за все истекшее время никаких дальнейших донесений о нахождении английских подводных лодок в Кильской бухте или вообще в западной Балтике не поступало. Неприятельские подводные лодки, повидимому, находились перед Кильской бухтой только 18 и 19 октября, а затем направились на восток. Подводные лодки, проникшие в Балтику, могли продержаться в очень опасном для них районе перед Кильской бухтой лишь немного дней — иначе у них нехватило бы топлива для подхода к одной из русских баз. К этому же заключению приводило и то, что радиостанция в Данциге слышала 21 октября английские радиопереговоры в восточной Балтике с малой длиной волны и малой силой звука.

Наконец, 25 октября морской генеральный штаб получил из достоверного источника известие, что около полудня 21 октября обе английские лодки *E-1* и *E-9* вошли в Либаву. Это совпадало также и с тем, что уже 26 октября в 13.30 в Данцигской бухте была замечена подводная лодка в 3 милях к северу от Вейксельмюнде. 28 октября наблюдалась другая лодка севернее мыса Хела. Повидимому, это была уже операция неприятельской подводной лодки из Либавы к столь легко достижимой оттуда Данцигской бухте с ее оживленным движением судов. Получив извещение об этом, главнокомандующий приказал находившимся в восточной Балтике учебным крейсерам вернуться в Свинемюнде. Дальнейших признаков не только успешной, но вообще какой-либо деятельности английских лодок в Балтике не обнаружилось.

В конце октября главнокомандующий стал считать Кильскую бухту снова свободной и безопасной. Таким образом, вновь началась спокойная и планомерная сторожевая служба в Балтике кораблей Дивизии обороны побережья. Это яви-

18*

лось облегчением в особенности для малых судов, служба которых за последние недели была до крайности интенсивной.

Надо иметь в виду, что главнокомандующий морскими силами Балтийского моря имел в своем распоряжении всегда недостаточные силы, а это вызывало непомерно высокое напряжение личного состава. Командующий Флотом открытого моря настойчиво просил о возвращении 2-й и 8-й флотилий миноносцев. 29 октября они пошли обратно в Северное море. Взамен командующий флотом Ингеноль временно предоставил главнокомандующему 2-й дивизион тральщиков, уже однажды использованный на Балтийском театре. Его 14 малых миноносцев являлись гораздо более приспособленными для сторожевой службы. Служба траления в Северном море тогда еще допускала использование этих специальных судов для постороннего назначения. С другой стороны, недостаточное число малых судов вынуждало к продолжительному использованию миноносцев и тральщиков помимо их прямого назначения. Крупные заказы на постройку тральщиков и противолодочных судов были даны позднее, когда стали считаться с возможностью затяжки войны. Небольшое прибавление к минному флоту главнокомандующий получил 24 октября, когда из 19-й полуфлотилии и нескольких вновь прибывших миноносцев была сформирована 4-я флотилия миноносцев. В нее вошли миноносцы от *S-120* до *S-131* (кроме *S-125*). Миноносец *G-134* был назначен в 20-ю полуфлотилию адмирала Беринга. В распоряжении главнокомандующего теперь было 19 миноносцев, в том числе миноносцы *Слейпнер* и *Кармен*, и с этим числом их он должен был разрешать все многочисленные задачи ведения войны на обширном Балтийском театре. В качестве пловучей авиабазы в середине октября вошел в состав Балтийских морских сил пароход *Ансвальд*.

Поставленное в Фемарн-Бельте сетевое заграждение из рыболовных сетей, к сожалению, скоро выявило свою непригодность. Восточный шторм 29 октября загнал все сети в Кильскую бухту: часть их зацепилась за Фемарн-Бельтские баканы и временно образовала серьезное затруднение для судоходства. Вытащить плавающие сети вследствие непогоды оказалось невозможным. В дальнейшем попыток возобновить подобное заграждение не делалось. Однако, теперь

пришлось считаться с продолжительным нахождением в Балтике английских подводных лодок; поэтому главнокомандующий считал совершенно необходимым преградить подходы в Кильскую бухту с востока через Фемарн-Бельт. После уничтожения сетевого заграждения он послал высшему командованию запрос о согласии на постановку трехрядного минного заграждения в Фемарн-Бельте между Вестермаркельсдорф и Хиллекрог. Для этого было необходимо 1 080 мин; в его распоряжении оказалось 500 штук. Главнокомандующий просил предоставить ему остальные и разрешить поставить заграждение. Высшее командование предложение отклонило,

> «так как потребных для этой цели мин не было в наличии, а также и потому, что современная конструкция мин не обеспечивает их действия против подводных лодок».

В дальнейшем опыт войны действительно показал, что мины тогдашней конструкции сами по себе еще не были безусловно надежным средством противолодочной обороны. Между тем, заграждение вышеуказанного размера значительно стеснило бы нашу свободу передвижений в западной Балтике.

В начале ноября главнокомандующий, на основании полученного опыта, издал новую инструкцию для сторожевой службы в западной Балтике. Руководство всей охранной службой осталось за начальником Дивизии охраны побережья. Меры охраны Аарэзунда и у южного выхода из Большого Бельта остались те же. Прибавилось только поставленное 3 ноября заграждение из бревен и тросов у выхода из Аарэзунда. Желая исключить также возможность проникновения неприятельских подводных лодок через проход между Баагэ и Аарэ, главнокомандующий запросил верховное командование о разрешении поставить сетевое заграждение у рифа Торэ и между Торэ и германским минным заграждением. Предложение было верховным командованием отклонено ввиду нежелания нарушать датский нейтралитет, так как часть этого заграждения оказалась бы в датских территориальных водах. В южном выходе из Большого Бельта 3 ноября снова нарвался на мину и затонул стороже-

вой корабль — рыбачий пароход *Аугустенбург;* погибло 6 человек. Охрана южного выхода из Зунда подверглась некоторому изменению. Самый выход из Зунда попрежнему охранялся миноносцами, но сторожевое охранение, преграждавшее Фемарн-Бельт по линии Моэн-Дорнбуш, было снято и сосредоточено на будущее время в самом узком месте, у Гьедзера. Оба участка были подчинены командиру 4-й флотилии миноносцев, которому был подчинен и 2-й дивизион тральщиков; последний должен был находиться в Гьедзерском проходе; 4-я флотилия миноносцев предназначалась для охраны выхода из Зунда. На постоянную поддержку крейсерами приказано было не рассчитывать, так как последние, из опасения подводных лодок, в ближайшее время не должны были постоянно находиться в море. Было предположено периодически показывать несколько крейсеров у Зунда и у датских и шведских берегов для обмана русских и английских агентов. Верховное командование разрешило миноносцам, несшим дозор у Зунда, при нападении превосходных сил неприятеля «в самом крайнем случае отступать через Флинт и Малый Бельт».

Наблюдение за морской торговлей у Зунда, согласно новой инструкции, было также возложено на командира 4-й флотилии. Вследствие оставшихся в силе ограничений со стороны высшего командования наблюдение за торговлей делалось все труднее и часто приводило в раздражение шведское правительство. Так, 26 октября германский посланник сообщил из Стокгольма по телеграфу, что

> «в Швеции царит возбуждение по поводу задержания нами шведских пароходов с грузом коровьего масла и леса».

По многочисленным донесениям, полученным морским генеральным штабом, в Англии ощущался столь острый недостаток леса для штолен, что возможно было закрытие некоторых копей. Поэтому для нас прекращение русско-финского и шведского вывоза леса, шедшего преимущественно из Балтийского моря, было чрезвычайно важно. Морской генеральный штаб весьма определенно сообщил главнокомандующему 11 и 13 октября о готовых к выходу из портов Балтийского моря нейтральных пароходах с грузом леса для штолен. Сторожевые силы у Зунда во второй половине октября

задержали и привели в Свинемюнде особенно много шведских пароходов с грузом леса. Конечно, шведские пароходовладельцы и прочие заинтересованные лица были недовольны этими мероприятиями немцев, хотя англичане, контролируя нейтральную торговлю, поступали гораздо суровее. Морской генеральный штаб, передавая об этом сообщении посланника главнокомандующему, предполагал, как записано в военном дневнике гросс-адмирала,

> «несомненное наличие с нашей стороны грубых нарушений морского призового права и не видел в дальнейшем возможности для себя защищать перед имперскими министерствами иностранных дел и юстиции виновников все повторяющихся недоразумений».

Главнокомандующий заступился за своих подчиненных и в своем ответе указал на то, что

> «каждый миноносец и каждый крейсер получал все распоряжения морского генерального штаба, и всем морским силам неоднократно предлагалось действовать во всем согласно полученным приказам и нормам призового права».

Далее он писал:

> «Несмотря на все приказы, промахов отдельных командиров нельзя будет избежать и впредь. Убедительно прошу сообщить мне, действительно ли политическое положение таково, что нарушение интересов шведского пароходства ни в коем случае не может быть допущено. Если так, то я прикажу прекратить торговую войну и вообще не задерживать шведских пароходов».

Морской генеральный штаб не согласился с этим и ответил:

> «Обстоятельства настоящего момента не являются основанием для прекращения торговой войны. Число очевидных промахов, дающих нейтральным державам повод для справедливых претензий, может быть сокращено до единичных случаев».

Однако, как неоднократно указывалось выше,— торговая война в Балтике, ведение которой было предписано морским начальникам оперативным приказом, в действительности,

вследствие многочисленных ограничительных распоряжений, никогда не могла быть успешной.

13 октября, впервые за время войны, было получено известие, что русские потревожили интенсивный экспорт руды на германских и шведских пароходах из Лулео (в северной части Ботнического залива) в Штеттин и Любек. Шведский пароход *Сидланд* был задержан двумя русскими миноносцами у Оландских островов, но после проверки документов тотчас же отпущен. После этого происшествия германские судовладельцы стали опасаться за свои пароходы и обратились к главнокомандующему Балтийскими морскими силами. Грос-адмирал мог только повторить данное ранее указание вести пароходы по возможности дольше в пределах нейтральной 3-мильной полосы шведских территориальных вод. Продолжительной защиты военными судами в Ботническом заливе он при своих слабых средствах обещать не мог, в особенности потому, что, в случае энергичной деятельности английских подводных лодок, пришлось бы защищать торговлю в первую очередь от них.

Получив известие о прорыве английских подводных лодок в Балтику, морской генеральный штаб увидел свою главную задачу в том, чтобы дипломатическими мерами понудить Данию и Швецию сделать свои территориальные воды по возможности недоступными и для английских подводных лодок. Полученные в морском генеральном штабе сведения уже 17 октября заставили считать несомненным предстоящее проникновение английских подводных лодок через Зунд и Флинт в Балтийское море. 17 октября близ Фридрихсгафена, в 10—12 милях к западу от пловучего маяка Скагенсриф, были замечены две иностранные подводные лодки. 19 октября в 14.35 у входа в Зунд, между мысом Куллен и Наккеховед, в международных водах, подводная лодка *Хавманден,* шедшая под датским военным флагом, была атакована с расстояния 400 *м* незамеченной подводной лодкой, выпустившей две торпеды. Ни одна не попала. В тот же день пополудни с маяка Наккеховед наблюдалась подводная лодка неизвестной национальности. Германской она быть не могла, так что нападение, с большой вероятностью, объяснялось беззастенчивой торопливостью английского подвод-

ного командира. Это подтвердилось после того, как утром 20 октября на берегу близ маяка взорвалась прибитая волнами торпеда. Позднее по осколкам была с несомненностью опознана торпеда английской конструкции. Шведские газеты из Мальме сообщали 22 октября, что в течение последней ночи много чужих подводных лодок прошло Зунд по Флинт-каналу, причем ими было повреждено значительное количество рыболовных сетей. Дальнейшие сведения, получаемые от шведских пароходов, сообщали о том, что они видели английские подводные лодки в Зунде 21 и 22 октября.

Морской генеральный штаб, считая проникновение английских подводных лодок через Флинт почти не подлежащим сомнению, снова обратился через министерство иностранных дел к шведскому правительству. Как и раньше, штаб ограничился требованием немедленного погашения маяков и снятия предостерегательных знаков в проходе Флинт. В противном случае предполагалось заградить Зунд минами и прекратить всякое движение судов. На этот раз шведское правительство не могло уклониться от признания фактов, и уже в ночь с 19 на 20 октября лоцманское ведомство в Стокгольме объявило, что

> «все видимые с моря маяки, пловучие маяки и светящиеся баканы на западных и южных побережьях королевства будут, впредь до распоряжения, потушены; все пловучие маяки и баканы будут убраны, кроме маяков Хельсинборга, Мальме и светящихся баканов входного фарватера Мальме, пловучего маяка Треллеборг и баканов входного фарватера Треллеборг».

Эти мероприятия, как чрезвычайно запоздалые, уже не имели значения. Они могли только затруднить в будущем новый прорыв подводных лодок. Сделать его вовсе невозможным, конечно, не могли, так как, несомненно, у англичан имелось в распоряжении достаточно людей, знакомых с фарватерами, чтобы проходить с их помощью при снятых морских знаках. Датское правительство усилило сторожевую службу в своих территориальных водах в Бельтах и в датской части Зунда (подходы к Копенгагену), загражденной минами с начала войны. Впрочем, оно

заявило весьма определенно, что, по его мнению, английские подводные лодки могли пройти только через Флинт.

Появление английских подводных лодок ухудшило военное положение на Балтийском море. До того, вследствие бездеятельности русского подводного оружия, была уверенность, что, по крайней мере, западная часть моря и Кильская бухта—наше учебно-маневренное пространство—не будут подвергаться нападению подводных лодок. Теперь же, если английские командиры и команды были равноценны нашим во владении своим оружием, надо было рассчитывать на возникновение значительных помех и тревог в Балтийском море. Нашей торговле и жизненно-важному для нас ввозу руды из Швеции английские подводные лодки в Балтике также могли нанести большой ущерб. Наши противолодочные средства, как выше сказано, тогда еще не были развиты. Применение самолетов, миноносцев и тральщиков было единственным пригодным средством для обнаружения и уничтожения подводных лодок. Но и этих вспомогательных средств в Балтике было мало, так как все они направлялись в Северное море. Поэтому было особенно тягостно и неприятно, что, несмотря на мероприятия в Бельтах и у Зунда, несмотря на длительные и, по мнению морского генерального штаба, многообещающие переговоры с обеими скандинавскими странами, прорыв английских подводных лодок в Балтику оказался все-таки возможным. Оставалось только надеяться, что энергичное применение английских подводных лодок в составе русского флота будет более или менее парализовано трудностью поддержания их в боевой готовности на русских верфях и базах. Далее, снабжение торпедами и ремонт, при тогдашнем состоянии нового боевого средства частый и трудный, также должны были ограничить деятельность английских подводных лодок. Кроме того, близилась зима, а с нею замерзание Финского залива, использование же русскими Либавы как постоянной базы для подводных лодок казалось маловероятным. К тому же последнее могло быть в значительной степени затруднено отрядом адмирала Беринга. Таким образом, перед последним в деле ведения войны в восточной части Балтийского моря встали новые ответственные задачи.

Глава XII

ЗАКУПОРКА ЛИБАВЫ И ГИБЕЛЬ БРОНЕНОСНОГО КРЕЙСЕРА *ФРИДРИХ-КАРЛ* 17 НОЯБРЯ 1914 г.

После своего второго похода в Финский залив контр-адмирал Беринг решил дать кораблям своего отряда лишь самое необходимое время для передышки в Данциге, а затем снова пытаться нанести русскому флоту урон действиями подводных лодок. К скорейшим операциям его побуждала мысль, что позднее время года с его обычными в северной части Балтики штормовыми погодами не позволит слишком долго успешно действовать легкими силами перед Финским заливом.

19 октября в Нейфарвассер прибыл из Киля броненосный крейсер *Фридрих-Карл* в качестве нового флагманского корабля для адмирала Беринга. Таким образом, для поддержки операций в распоряжении контр-адмирала Беринга оказались более значительные силы, чем раньше, поэтому он с большей уверенностью смотрел в будущее. Он надеялся, что теперь, когда с потоплением *Паллады* в обороне русского флота была пробита брешь, его крейсеры смогут до наступления зимы своею деятельностью еще больше ослабить русский флот до прекращения боевых действий в Финском заливе из-за замерзания. Его небольшой отряд, находясь в постоянном соприкосновении с неприятелем и вдали от отечественных баз, прошел за это время основательную школу.

Чтобы облегчить крейсеру *Фридрих-Карл* вход в Нейфарвассер и обеспечить защищенную от подводных лодок якорную стоянку, надо было углубить морской канал Нейфарвассера до 8,5 *м* (28 фут.). Начальник отряда ходатайствовал о срочном выполнении этой работы. Срок работ при переговорах с портом был установлен в 1½ месяца; высшее командование немедленно отдало распоряжение о начале работ.

Во время ремонта крейсеров, миноносцев и подводных лодок Данцигскую бухту, как раньше, охраняли рыбачьи пароходы нейфарвассерского вспомогательного дивизиона тральщиков, державшиеся за линией Хела—знак Пазеварк. Известие о совершившемся прорыве английских подводных лодок в западную Балтику вначале никак не нарушило пла-

нов адмирала Беринга. Тот факт, что неприятель в Балтийском море перешел в наступление, отнюдь не должен заставить нас, со своей стороны, **отказаться от наступления**, — так резюмировал контр-адмирал Беринг в своем военном дневнике влияние этого события на операции в восточной Балтике. 21 октября Беринг получил телеграмму от начальника морского генерального штаба:

> «Набеги русского флота в связи с появлением английских подводных лодок в Балтике представляются вероятными. Предлагаю принять оборонительные меры, имея подводные лодки в Данциге. Предполагаю, что английские подводные лодки будут отступать к Финскому заливу.— Адмирал».

Этот взгляд верховного командования был бы лишь тогда правдоподобным, если бы из боязни английских подводных лодок наши морские силы скрылись в гаванях. И морской генеральный штаб и главнокомандующий, несмотря на трехмесячный опыт войны, слишком переоценивали склонность русских к активным выступлениям. То, что мы владели Балтийским морем, не причиняло русскому командованию больших затруднений. Не находясь целиком в зависимости от морской торговли, Россия, уже благодаря занятой скандинавскими государствами позиции, имела обеспеченный подвоз военных материалов, несмотря на то, что господство на Балтийском море принадлежало нам. Для России война с Германией должна была решиться исключительно на суше. На основании указанной телеграммы главнокомандующий немедленно приказал учебным крейсерам *Герта, Ганза, Винета, Виктория-Луизе* и *Тетис,* находившимся на сторожевой позиции севернее Борнхольма, итти в Данциг для усиления отряда адмирала Беринга. 21 октября в 20.00 эти корабли под флагом контр-адмирала Яспера прибыли в Нейфарвассер.

Ближайшая операция адмирала Беринга имела целью — с помощью крейсеров снова ввести в действие три подводные лодки в районе русских передовых и сторожевых позиций в Финском заливе. Легкие крейсеры *Аугсбург, Любек* и *Тетис* должны были выйти из Нейфарвассера в ночь накануне выхода подводных лодок и, достигнув входа в Финский

залив, установить, справедливо ли известие, переданное 18 октября через морской генеральный штаб, о закрытии русскими выхода из Финского залива для торговых судов. В русском правительственном извещении район к северу от параллели 58° 50′ N и к востоку от меридиана 21° Ost, т. е. входы в Финский и Рижский заливы, а также Оландский шхерный район, объявлялся опасным от мин и, во избежание ущерба для нейтральных, не участвующих в войне государств, выходы из Финского и Рижского заливов должны были считаться закрытыми. Это извещение могло подразумевать только постановку в Финском заливе новых минных заграждений. Если же там все-таки происходило торговое движение, то можно было у встреченных пароходов узнать безопасный курс в Финский залив.

Контр-адмирал Яспер с учебными крейсерами и транспортной флотилией из четырех угольщиков должен был снова повторить уже неоднократно производившуюся попытку выманить русский флот из Финского залива демонстративным появлением в виду курляндского берега. Все прежние наши демонстрации делались всегда перед Виндавой. На этот раз местом демонстрации был избран вход в Рижский залив, а так как этот район считался опасным от мин, то пришлось включить в состав отряда шесть тральщиков вспомогательного дивизиона для предварительного траления курсов крейсеров. Группа тральщиков и угольщики на время операции были подчинены адмиралу Ясперу.

Фридрих-Карл должен был держаться в тылу, вне входа в Финский залив, и служить поддержкой для подводных лодок, легких крейсеров и миноносцев. Флаг-капитан убедил адмирала, что взятие на борт двух-трех гидросамолетов гидроавиастанции Путциг принесет значительную пользу. Он надеялся, что самолеты смогут произвести с корабля глубокую разведку Финского залива вплоть до Ревеля и Гельсингфорса и установить передвижения неприятеля. Главнокомандующий, который сначала считал самолеты более необходимыми для обороны Данцигской бухты от неприятельских лодок, лишь после повторной просьбы Беринга разрешил на время операции принять два самолета на крейсер *Фридрих-Карл,* что было исполнено 24 октября. Охрану Данцигской бухты во время отсутствия кораблей должны были нести

оставшиеся тральщики вспомогательного дивизиона вместе с постоянной воздушной разведкой из Путцига.

24 октября в 16.30 *Аугсбург, Любек, Тетис* и 20-я полуфлотилия миноносцев вышли с рейда Нейфарвассер и пошли 15-узловым ходом к Финскому заливу. Командование отрядом было поручено старшему из командиров, временно, из-за болезни командира, вступившему в командование *Любеком.* Крейсеры с миноносцами должны были к 17.00 25 октября занять позицию к юго-востоку от Богшера (между Богшером и Дагерортом) и в ночь с 25 на 26 октября ходить взад и вперед 10-узловым ходом, наблюдая за торговым движением, а 26-го в 5.30 соединиться с флагманским крейсером. В случае задержания торговых пароходов было предписано не отпускать их сразу, а под предлогом тщательного осмотра, посадив на них призовую команду, отводить к указанному заранее месту в 20 милях восточнее северной оконечности Готланда.

Фридрих Карл, D-10, U-23, U-25, U-26 и учебные крейсеры *Герта* и *Винета* вышли в море с Нейфарвассерского рейда в 5.00 25 октября. Контр-адмирал Яспер поднял флаг на крейсере *Герта. Ганзу* и *Викторию-Луизе,* вследствие неотложного ремонта, пришлось оставить на Данцигской адмиралтейской верфи. Подводные лодки по временам шли на буксире. Погода была благоприятная для похода—умеренный юго-восточный ветер, слабое волнение. Поход прошел без происшествий. 26 октября в 9.00 отряд достиг передовой позиции, занятой легкими силами между Богшером и Дагерортом. Отсюда адмирал Яспер с обоими учебными крейсерами был отпущен для выполнения специального задания — демонстрации перед Рижским заливом.

Легкие крейсеры и 20-я полуфлотилия миноносцев подошли к флагманскому кораблю и донесли, что за истекшую ночь в порученном им районе не обнаружили никаких судов — ни торговых, ни военных. Получив это известие, адмирал Беринг изменил свой первоначальный план использования подводных лодок. Так как через разведчиков не удалось получить указаний об условиях плавания и о свободных от мин курсах в Финском заливе, то ему теперь, под впечатлением русского предупреждения, казалось небезопасным посылать подводные лодки в Финский залив без сопро-

вождения тральщиков. Поэтому отданный ранее приказ— 5-й полуфлотилии подводных лодок занять, как и в предыдущий раз, позиции в пределах заграждения *Дойчланда*, между Оденсхольмом и Пакерортом — был отменен, и вместо того лодкам было приказано занять позиции на меридиане 22° в. д. в расстоянии 7 миль друг от друга. Эта линия преграждала устье Финского залива, и на ней все три лодки должны были продержаться, по возможности, три дня и две ночи. Атаковать предписывалось сначала только крупные суда и только при благоприятных условиях. После обнаружения лодок неприятелем всякие ограничения права атаки теряли силу. Возвращение к указанному заранее месту рандеву у северной оконечности Готланда было назначено на третью ночь.

Контр-адмирал Беринг надеялся, что русские, встревоженные демонстрацией учебных крейсеров перед Рижским заливом, вышлют 27 или 28 октября значительные силы к устью Финского залива, которым придется тогда пройти через занятую лодками позицию. После потопления *Паллады* он имел основание предполагать, что подводные лодки снова достигнут успеха.

В 15.35 26 октября подводные лодки были высланы на позиции. Тем временем миноносцы для пополнения запасов погрузились углем с легких крейсеров и вместе с ними в 16.30 образовали сторожевую цепь милях в 20 к северо-западу от Дагерорта. 20-я полуфлотилия миноносцев в сомкнутом строю находилась при *Аугсбурге*, а *Фридрих-Карл* — на южном фланге сторожевой цепи, чтобы на следующий день, находясь под ветром у Даго, в случае благоприятной погоды послать оба самолета на разведку. В ночь с 26 на 27 октября суда сторожевой цепи ходили попеременно западными и восточными курсами, но не обнаружили никаких признаков неприятеля. В 6.00 27 октября была сильная мгла, дальность видимости временами падала до 3—4 миль, так что, к прискорбию адмирала, воздушная разведка состояться не могла. Контр-адмирал Беринг со своими крейсерами пошел на юг и выстроил новую сторожевую цепь между Готска-Сандэ и пловучим маяком Сарычевым. Он опасался, как бы подводные лодки вследствие тумана не стали отходить на запад и не столкнулись с собственными

крейсерами. 20-я полуфлотилия миноносцев была послана с рассветом к входу в Рижский залив для погрузки угля с транспортной флотилии.

Соединение крейсеров контр-адмирала Яспера с четырьмя угольщиками: *Оберпрезидент Дельбрюк, Урсула Фишер, Эдмунд Хуго Стиннес* и *Лиссабон,* госпитальным судном *Шлезвиг* и шестью тральщиками вспомогательного дивизиона состоялось в 8.00 27 октября восточнее северной оконечности Готланда. После этого отряд направился соединенно к Рижскому заливу. Дул слабый юго-восточный ветер, видимость из-за мглы была плохая, небо облачное. В 12.30 вспомогательный дивизион был выслан вперед для траления и очистки пути отряду. Через несколько минут на севере открылось несколько двухтрубных кораблей, которые большим ходом шли на сближение с отрядом. Так как германских двухтрубных крейсеров, кроме *Тетис,* в это время в море не было, то создалось впечатление, что появились русские корабли. Контр-адмирал Яспер приказал пробить боевую тревогу и отпустил транспорты. При дальнейшем сближении мнимые русские крейсеры оказались миноносцами 20-й полуфлотилии, посланными в то утро контр-адмиралом Берингом. Таким образом, еще раз повторился нередкий в восточной Балтике оптический эффект отражения и преломления лучей в воздухе, при наличии которого миноносцы сперва показались увеличенными до размеров крейсеров. Адмирал Беринг не сообщал адмиралу Ясперу о факте и моменте отсылки полуфлотилии. После этой задержки тралящая группа в 13.45 снова завела тралы, но ход ее не превышал 4 узлов, так что продвижение соответственно замедлилось, и лишь к 15.00 смутно показался справа низкий песчаный берег у Лизерорта. Расстояние до него было 10 миль; песчаные дюны Цереля, южного мыса острова Эзель, еще не были видны. В 15.29 у одной из тралящих пар повредился трал, что еще задержало отряд. Контр-адмирал Яспер решил совсем прекратить операцию. Он держался мнения, что пребывание подводных лодок на позиции, расположенной, вопреки прежнему решению, вне Финского залива, не сулит успеха. Поэтому он считал целесообразным свой поход отложить на другой раз, когда удастся продвинуть линию подводных лодок в глубь Финского залива.

Однако, чтобы и на этот раз произвести на русских некоторое давление, контр-адмирал Яспер решил на следующий день тем же способом произвести демонстрацию у Виндавы. Угольщики были посланы на заранее указанные места восточнее и западнее Готланда. *Герта* и *Винета* на ночь с 27 на 28 октября отошли под восточный берег Готланда, чтобы надежно определить свое место и обезопаситься от атак русских миноносцев. Тральщики получили приказание обозначить конец протраленного пути буйком, на ночь отойти к западу и с рассветом снова быть у буйка. От этого места должна была затем начаться демонстрация перед Виндавой. В 20.00 адмирал получил радио *Ганзы,* что крейсер по окончании ремонта вышел из Нейфарвассера. Ему было приказано на следующее утро быть на параллели Виндавы, вне видимости с берега. Однако, планы контр-адмирала Яспера были нарушены полученным в 1.30 по радио приказанием главнокомандующего — немедленно с учебными крейсерами отправиться в Свинемюнде. Поводом к этому приказанию явилось обнаружение неприятельской подводной лодки в Данцигской бухте, севернее Вейксельмюнде. Таким образом, демонстрацию 28 октября перед Виндавой пришлось отставить. Вспомогательный дивизион тральщиков и два угольщика были отосланы в Нейфарвассер, а три крейсера пошли в Свинемюнде, куда и прибыли вечером 28 октября. Высшее командование в тот же день приказало дивизии учебных крейсеров окончить кампанию. Причинами этого были, во-первых, необходимость более целесообразного использования команд, а, во-вторых,— значительная опасность от подводных атак для старых кораблей с плохой подводной защитой. Госпитальное судно *Шлезвиг* было послано к сборному месту отряда контр-адмирала Беринга восточнее северной оконечности Готланда, а угольщики *Оберпрезидент Дельбрюк* и *Урсула Фишер* — в Хальсхук на западном берегу Готланда.

Отозвание учебных крейсеров значительно повлияло на планы адмирала Беринга в отношении продолжения действий перед Финским заливом. Однако, осторожность главнокомандующего была обоснована, так как во время этой операции морские силы в восточной Балтике располагали только

четырьмя миноносцами, пригодными для противолодочной обороны.

Во время нахождения на дозорной линии между Готска-Сандэ и Сарычевым в течение 27 октября ничего особенного не случилось. Около полудня прояснило, однако, неприятель обнаружен не был. В ночь с 27 на 28 октября контр-адмирал Беринг получил в 1.09 радио главнокомандующего:

> «Срочно пошлите в Мемель легкий крейсер и 20-ю полуфлотилию миноносцев. Занятие Мемеля русскими вероятно».

Беринг во исполнение этого приказа немедленно послал в Мемель *Тетис* и 20-ю полуфлотилию миноносцев, так что теперь он, находясь в районе, угрожаемом минами и подводными лодками, имел при своем отряде только старый миноносец *D-10* (флагманский миноносец начальника 5-й полуфлотилии подводных лодок).

Воздушная разведка не могла состояться и в этот день,— стоять с застопоренными машинами, пока будут спущены на воду самолеты, при отсутствии миноносцев для противолодочной защиты, было слишком рискованно. Кроме того, миноносцы оказались бы необходимыми для поисков самолета в случае его аварии. Однако, окончательное прекращение операции контр-адмирал Беринг считал еще преждевременным, хотя шансы ее на успех значительно уменьшились тем, что демонстрация не состоялась ни перед Рижским заливом, ни перед Виндавой. Поэтому он оставил подводные лодки на их позициях, так как надеялся днем изловить направляющиеся в Финский залив английские подводные лодки.

Адмирал и его флаг-капитан совершенно правильно полагали, что подводные лодки, о которых получались сведения, были именно английские лодки, проникшие через Зунд 18 октября, и ожидали попытки дальнейшего прорыва их в Финский залив. С наступлением дня адмирал приказал *Любеку* и *D-10* пополнить с угольщика запас угля. *Аугсбург* и флагманский крейсер ходили переменными курсами в средней части линии Готска-Сандэ — Сарычев. Радиостанция Данциг, запрошенная о более подробных сведениях, повторила после полудня упомянутые выше известия о неприятельских подводных лодках, замеченных 26 октября севернее Вейк-

сельмюнде и 28-го — севернее Хела. Увидев в этом подтверждение своих предположений, адмирал Беринг просил главнокомандующего прислать миноносцы, чтобы иметь возможность наблюдать за входом в Финский залив также и ночью и уничтожить подводные лодки при их попытке прорыва. Так как главнокомандующий, не имея достаточного числа миноносцев, вынужден был ответить отказом, то адмирал Беринг счел себя вынужденным послать свой единственный миноносец *D-10* на ночь с 28 на 29 октября в квадрат милях в 7 к востоку от Эстергарна (на восточном берегу Готланда) с приказанием следить за появлением неприятельских подводных лодок. Подводная лодка, идущая с юга, из Данцигской бухты, в Финский залив, вероятно, пошла бы сначала на огни Готланда, чтобы по ним определить свое место. Поэтому не исключалась возможность внезапного обнаружения ее в упомянутом районе в надводном положении. Адмирал Беринг хотел с тремя крейсерами в течение ночи занимать свою передовую позицию. Однако, в 21.17 он получил от главнокомандующего радио, что английские лодки *E-1* и *E-9* вошли 21 октября в Либаву, и одновременно приказ — прервать операцию и итти со всеми судами к Либаве. По мнению адмирала Беринга, о бомбардировке Либавы или о постановке заграждения у нее не могло быть речи, так как наличные силы и средства были для этого недостаточны, и не было никакой уверенности в том, что английские лодки окажутся в гавани. Также нецелесообразным представлялось наблюдение за Либавой крейсерами и миноносцами в течение дня: опыт военных действий в Северном море показал, что крейсеры и миноносцы имеют очень мало шансов уничтожить подводную лодку артиллерийским огнем. К тому же находившихся в распоряжении адмирала четырех миноносцев было совершенно недостаточно для действительного наблюдения за таким большим водным пространством. Кроме того, Либавский порт имел три лишь частично загражденных русскими выхода, что также затрудняло надежное наблюдение за ним.

На основании этих соображений контр-адмирал Беринг пришел к заключению, что наиболее действительной мерой была бы возможно незаметная блокада Либавы нашими под-

водными лодками. Поэтому он послал 28 октября в 22.40 следующее донесение грос-адмиралу:

«Имею намерение незаметно расположить лодки на позиции перед Либавой; для этого через флагманский миноносец *D-10* пошлю 5-й полуфлотилии подводных лодок приказание вернуться».

Это донесение разошлось в пути с приказом главнокомандующего, который, находясь в Киле, пришел со своим штабом к подобному же заключению. Он послал контр-адмиралу Берингу приказ:

«Либава, повидимому, — база подводных лодок. Прошу выяснить воздушной разведкой. *Фридрих-Карлу* обстрелять Либаву, но лишь в случае обеспеченного успеха, — в противном случае незаметно блокировать Либаву подводной лодкой. Прочим лодкам базироваться на Данциг (Нейфарвассер) или Пиллау».

29 октября утром Беринг приказал миноносцу *D-10* с рассветом начать собирать все три подводные лодки. Первой была найдена *U-26*, а к 13.55 и *U-23*. Так как начальник полуфлотилии донес, что командиры и команды обеих лодок вполне готовы к дальнейшим операциям, то адмирал решил, не теряя времени на ожидание третьей лодки, немедленно послать их к Либаве. Пока *D-10* разыскивал подводные лодки, *Фридрих-Карл* ходил взад и вперед западнее занятых лодками позиций, чтобы, в случае надобности, прикрыть *D-10*. Со стороны неприятеля не было видно ничего, кроме продержавшихся недолго клубов дыма к востоку от района, который, согласно прежним наблюдениям *Страсбурга*, считался загражденным минами.

Лодкам за время пребывания на позиции не представилось возможности атаковать неприятеля. *U-26* видела 28 октября два эскадренных миноносца типа «Украина», шедших на юг. Командир не атаковал их, не желая обнаружить себя, так как ожидал более выгодных целей.

В 14.15 *U-23* была послана к Либаве на позицию с расчетом там быть к утру 30 октября. *U-26*, которая, ввиду срочности, сначала была послана к месту рандеву у южной оконечности Готланда, должна была пойти к Либаве на следую-

щий день, 30 октября. Третью лодку *U-25*, которую до вечера 29 октября найти не удалось, предположено было сначала послать в Данциг на двухдневный отдых, с тем чтобы после этого она одна продолжала блокаду Либавы. В дальнейшем, в целях уравнения работы подводных лодок, они должны были нести блокаду поочередно, по одной. Этим исключалась возможность взаимного повреждения двух наших лодок в тесном районе наблюдения. *U-23* и *U-26* были указаны позиции перед портом Либавы: первой — севернее, второй — южнее; между позициями для безопасности была оставлена 5-мильная полоса. Большой помехой оказались при этом мины, сброшенные в начале августа *Аугсбургом*, места которых не были точно определены навигационными способами. Лодки получили приказание, начиная с 30 октября, продержаться на позиции по возможности три дня и вечером третьего дня вернуться. 3 ноября им на смену должна была притти *U-25*. Обе лодки, стоя на позициях, ни в коем случае не должны были обнаружить себя и атаковать исключительно неприятельские подводные лодки.

Когда, таким образом, были закончены распоряжения сообразно с изменившейся обстановкой, Беринг, избегая района, где находились наши крейсеры и подводные лодки, пошел западнее Готланда и 30 октября в 6.00 встретился у южной оконечности Готланда с 20-й полуфлотилией, посланной туда из Мемеля, а также с высланными им вперед *D-10* и *U-26*. Последняя получила приказание итти на свою позицию к Либаве. В 7.00 *Аугсбург* и *Любек*, оставленные на линии Готска-Сандэ для встречи лодки *U-25*, прислали успокоительное известие, что *U-25* благополучно прибыла на рандеву в 5.30. После этого *Любек* был немедленно отправлен в Данциг, *Аугсбург* должен был сопровождать *U-25* до наступления темноты, а затем итти в Данциг; туда же должна была самостоятельно итти *U-25*. Госпитальное судно и угольщики были также посланы в Нейфарвассер. При этом *Лиссабон* сел на мель у маяка Хейстернест и был снят только 5 ноября усилиями спасательной партии с крейсера *Фридрих-Карл*. Остальные морские силы благополучно прибыли в Нейфарвассер. 30 октября погода ухудшилась, восточный шторм развел сильное волнение. При этих условиях воздушная разведка над Либавой, которую предполагалось выпол-

нить взятыми на флагманский корабль самолетами, состояться не могла. Поэтому Беринг направился в 10.12 с 20-й полуфлотилией миноносцев в Нейфарвассер, куда прибыл 30 октября в 23.00. Самолеты, взятые на крейсер *Фридрих-Карл*, даже при бурном ветре и сильной качке стояли на рострах вполне надежно и не ослабляли боеспособности крейсера [1].

Командир 20-й полуфлотилии миноносцев донес адмиралу о положении в Мемеле и о действиях крейсера *Тетис*. Последний был послан в Мемель, так как в главной квартире при возобновлении русского наступления на Восточную Пруссию возникли опасения, что Мемель будет занят русскими войсками. Морской генеральный штаб более всего опасался превращения Мемеля русскими в базу для минного и подводного флота и потому 27 октября приказал главнокомандующему морскими силами Балтийского моря принять все меры к заграждению гавани затопленными пароходами и выполнить это немедленно, как только явится угроза занятия города русскими. Для военного руководства этой операцией в Мемель был прислан крейсер *Тетис*. Данцигское адмиралтейство срочно снарядило шесть пароходов общей длиной в 400 *м* и уже 30 октября доставило их в Мемель. Осадка пароходов была 5 *м*; они должны были быть пришвартованы между головами обоих молов и затем затоплены открыванием кингстонов, а в крайнем случае—посредством взрыва. Когда 28 октября пополудни *Тетис* и миноносцы 20-й полуфлотилии прибыли в Мемель, то обсуждение вопроса со старшим сухопутным начальником выяснило следующее.

Угроза Мемелю была отнюдь не серьезнее, чем в начале войны. Правда, имелись слухи о сосредоточении больших масс войск по ту сторону границы, однако, не было никаких указаний на предстоящее нападение на город. Германская пограничная стража в Мемеле и окрестностях насчитывала около 800 человек. Командир *Тетиса* предоставил в распоря-

---

[1] В ночь с 31 октября на 1 ноября русские миноносцы полудивизиона Особого назначения в очень свежую погоду, не будучи обнаруженными противником, поставили минное заграждение у Мемеля. См. Р о л ь м а н. Война на Балтийском море. 1915 г. Приложение 6. — *Прим. ред.*

жение начальника гарнизона, на случай появления неприятеля, судовой десант в составе двух гардемарин, одного кондуктора флота и 70 рядовых, при двух пулеметах под общей командой одного старшего лейтенанта. 30 октября этот отряд был использован для охраны границы и доставлен по железной дороге в Байорен. Так как со стороны неприятеля не было обнаружено ничего подозрительного, то отряд на следующий же день вернулся обратно. Вскоре затем высшее командование, по представлению ландрата Мемельского округа, отказалось от плана заграждения гавани, так как ландрат указывал на большую опасность для всего округа от закрытия гавани в случае заторов льда и подъема воды в реке. Наступление русских на Мемель в начале ноября казалось маловероятным, так как предполагалось, что теперь удар на Восточную Пруссию будет направлен восточнее и южнее Мемеля. Использование Мемеля русскими в качестве морской базы представлялось, по соображениям военного характера, маловероятным. Легкие силы в Мемеле были бы не защищены от обстрела с моря, гавань была невелика и тесна, условия замерзания неблагоприятны. Снабжение было бы для русских затруднительно за отсутствием железной дороги в тыл. К тому же, всего в 50 морских милях к северу в полном распоряжении русского флота была гораздо более удобная база — Либава. Таким образом, при оценке этих доводов представлялось маловероятным, что русское морское командование будет стремиться к овладению Мемелем. Поэтому 4 ноября верховное командование приказало отставить заграждение гавани и отменить сделанные распоряжения. Пароходы были предоставлены в распоряжение главнокомандующего морскими силами Балтийского моря, а последний 4 ноября вернул крейсер *Тетис* в распоряжение адмирала Беринга.

Третий поход к Финскому заливу показал, что совместные действия надводных и подводных судов против русских представляли для нас малую ценность. Подводные лодки с момента отправления их на позиции не нуждались в поддержке крейсеров, наоборот, последние являлись помехой, так как своим присутствием могли навести врага на мысль о нахождении поблизости подводных лодок. С другой стороны, ожидая в местах рандеву вблизи неприятель-

ских баз, крейсеры подвергались значительной опасности от мин и подводных лодок.

Особенности театра морской войны и поведение неприятеля все более и более побуждали нас перейти к исключительному применению подводных лодок, по крайней мере для наступательных действий против русского флота. Это мнение стало еще более обоснованным с тех пор, как русское морское командование, с приходом в Балтику английских подводных лодок, получило, наряду с минами заграждения, еще одно могучее оружие — подводное. Для надводных же русских сил это было, пожалуй, еще лишним основанием воздерживаться от выхода из Финского залива.

Единственным действительным средством для поимки и обезвреживания английских подводных лодок представлялась блокада Либавы нашими подводными лодками. Наблюдение за гаванью с надводных судов повело бы только к потерям и повреждениям без вероятности успеха. Поэтому дальнейшие действия адмирала Беринга ставились в зависимость, прежде всего, от дальнейшей деятельности английских подводных лодок в Балтике и от успеха нашей блокады Либавы.

Связь с двумя подводными лодками, с 30 октября блокировавшими Либаву, была для контр-адмирала Беринга затруднительна. Радиосвязь через радиостанцию Данциг была невозможна, так как до установки новых усилителей станция не могла наладить переговоров с *U-23* и *U-26*. Крейсеры, за исключением *Тетис,* все были в ремонте на Данцигской адмиралтейской верфи и не могли быть использованы репетичными судами для передачи радио. Боевая готовность их ожидалась не ранее 9 ноября. Поэтому репетование радиограмм с подводных лодок было поручено крейсеру *Тетис,* стоявшему в Мемеле, для чего он должен был иметь в постоянной готовности свою радиостанцию. *U-23* и *U-26* вернулись в Данциг днем 2 ноября. Никаких признаков неприятеля они не обнаружили. Правда, 30 октября пополудни командир *U-23* видел дым вблизи вехи, имевшей на вершине русское обозначение W-ового ограждения. Однако, предполагая, что веха обозначает оконечность минного заграждения, командир воздержался от приближения к дыму для распознания типа судна.

На смену вернувшимся лодкам вышла 1 ноября пополудни *U-25* с приказанием оставаться на позиции перед Либавой до 9 ноября. Этим выполнялось приказание главнокомандующего, чтобы перед Либавой единовременно находилась только одна лодка, во избежание смешения своих с чужими. Известий о появлении или деятельности неприятельских подводных лодок в Балтике за первые дни ноября больше не поступало. По всей видимости, в Либаве их больше не было [1]. Полученное морским генеральным штабом весьма достоверное известие гласило, что 4 ноября две английские подводные лодки находились в Гельсингфорсе. Лишь 5 ноября вновь была замечена неприятельская подводная лодка у германского берега в восточной Балтике. Капитан одного любекского парохода видел в ясную лунную ночь с 4 на 5 ноября в 7 милях к юго-западу от Мемеля неприятельскую подводную лодку, которая немедленно погрузилась. Подтверждением правильности этого наблюдения было то, что *Тетис*, выходя из Мемеля в тот же вечер в 18.00, слышал вблизи радиопереговоры, по мнению радиотелеграфного офицера, небольшой судовой станции,—о чем и донес. Командир крейсера заключил из этого о присутствии неприятельских подводных лодок между Мемелем и Данцигом и предложил адмиралу Берингу организовать в этом районе дозорную службу тральщиков нейфарвассерского вспомогательного дивизиона. 5 ноября в 7.00 также была замечена рыбаками подводная лодка, шедшая юго-западным курсом на траверзе Брюстерорта, у Пальмникена. Эти известия так хорошо совпадали, что следовало считать их достоверными. Особых мер обороны в распоряжении контр-адмирала Беринга не было. Он вынужден был ограничиться организацией в Данцигской бухте разведывательной и дозорной службы тральщиками вспомогательного дивизиона из Нейфарвассера и самолетами гидроавиастанции Путциг. 5 ноября *Тетис* получил приказание вернуться в Данциг для чистки котлов. Переход, из опасения подводных атак, должен был состояться ночью, всякая замеченная ночью подводная лодка подлежала уничтожению. Командир решил выйти 5 ноября только в

---

[1] Английские лодки тотчас по приходе в Либаву перешли в Финский залив и далее базировались на Ревель. — *Прим. ред.*

20.00 в расчете, что, если перед выходом из гавани опять будет находиться неприятельская лодка, она к тому времени уже всплывет и обнаружит себя радиопереговорами. Избранное время выхода позволяло, кроме того, в соответствии с приказанием контр-адмирала Беринга, достигнуть Нейфарвассера еще в темное время. Действительно, 5 ноября в 19.28, незадолго до выхода из Мемеля, в радиорубке на *Тетис* были слышны сигналы, посылавшиеся, по мнению радиотелеграфного офицера, с подводной лодки, которая, однако, находилась не так близко, как накануне.

В 22.50 в расстоянии около 30 миль от Мемеля, на курсе 259°, в светлую лунную ночь на крейсере заметили в направлении на NW большое облако дыма. Спустя немного времени облако разделилось на два; густота дыма увеличивалась, и облака быстро разошлись на значительное расстояние. По мнению командира, суда сначала держали курс на *Тетис,* но затем отвернули на Ost или NO. По первому впечатлению, сначала показалось, будто идет одно большое судно, а затем два, по размерам сходные с *Тетис,* которые прошли контр-курсом на значительном расстоянии. Число труб установить не удалось, корабли быстро скрылись. У командира и вахтенного начальника создалось впечатление, что это были не миноносцы. Прожектором за дальностью расстояния осветить их не удалось. После обнаружения судов *Тетис* отвернул на 4 румба. Командир в своем донесении объяснял эту меру тем, что *Тетис* имел перед собою крейсеры, и выяснение их типа, связанное с боем, было небезопасно для *Тетис,* наибольший ход которого в то время был 16 узлов. Радио об обнаружении неприятеля с *Тетис* послано не было. В 23.08 *Тетис* лег на SSW и продолжал путь[1]. 6 ноября в 1.35 был замечен справа по носу затем-

---

[1] 5 ноября имела место вторая заградительная операция русских миноносцев полудивизиона Особого назначения и *Новика.* Несмотря на бурную погоду, затруднявшую работу с минами на палубе, постановка была выполнена успешно. Миноносцы поставили заграждение на подходах к Мемелю, немного западнее поставленного 31 октября. *Новик* же прошел в Данцигскую бухту и поставил мины перед Пиллау. Во время постановки он видел силуэты двух кораблей. Виденные немцами в море корабли без огней были русские миноносцы. — *Прим. ред.*

ненный корабль. Он шел контр-курсом, но вскоре немного отвернул. Судя по большому белому буруну за кормой, корабль шел большим ходом[1]. *Тетис* сделал опознательный сигнал, оставшийся без ответа. Когда корабль вошел в предел дальности освещения прожекторами, командир приказал осветить его и открыть огонь. Выяснилось, что это был трехтрубный миноносец. После нескольких выстрелов *Тетис* медленно повернул влево, чтобы ввести в действие орудия всего борта. В общем было сделано 15 выстрелов с установкой от 1 000 до 1 700 *м* (5½ — 9¼ кабельтовых). Дальнейшая стрельба прекратилась, когда миноносец скрылся в дыму крейсера и вышел из пределов освещения прожекторами. Сразу же после этого он исчез из виду. В 1.50 снова легли на курс в Данцигскую бухту, так как при имевшейся небольшой скорости преследование миноносца было безнадежно.

Об этой второй встрече с неприятелем было в 1.45 послано Берингу следующее радио:

> «Обстрелял неприятельский трехтрубный миноносец в квадрате 125 δ[2]».

В военном дневнике адмирала Беринга прибавлены к этому следующие соображения:

> «Готовых судов для посылки в море на поддержку *Тетис* не имеется. К тому же это в данный момент не представляется нужным, так как *Тетис* имел боевое столкновение только с одним миноносцем. Предполагаю, что последуют дальнейшие донесения. Принимая во внимание неясность полученного пока известия, из которого невозможно установить действия как *Тетис*, так и миноносца, известия пока репетовать не буду, тем более, что наших судов поблизости не имеется. *Тетис* прибыл в Нейфарвассер в 5.15, где командир доложил о событиях минувшей ночи».

Беринг на рапорте командира положил следующую резолюцию:

---

[1] Это был *Новик*. — *Прим. ред.*

[2] В 25 милях к западу от Брюстерорта. — *Прим. автора.*

«Если замеченные суда отвернули от *Тетис*, то, следовательно, они не могли чувствовать себя сильнее одного германского легкого крейсера. Поэтому предположение, что это были миноносцы, весьма обосновано. Приблизиться с целью лучшего выяснения было тем более необходимо, что *Тетис* имел приказание уничтожить встреченные неприятельские подводные лодки. Замеченные миноносцы вполне могли быть конвоирами подводных лодок. Если же неприятельские суда были не миноносцами, а з а г р а д и т е л я м и, то выяснить это и уничтожить их было совершенно необходимо. Что преследование отвернувшего неприятеля было бы безрезультатно в ясную лунную ночь,—не доказано, так как *Тетис* не сделал такой попытки. Неподача радио необъяснима».

Насколько правильны были рассуждения адмирала и его предположения о типе и намерениях неприятельских судов, должно было вскоре подтвердиться к нашему ущербу. Так как командир *Тетис* донес, что вследствие недостаточной остроты своего зрения он не мог сделать свои заключения на основании только своих личных впечатлений, а руководствовался также мнениями находившегося на мостике личного состава, то главнокомандующий потребовал устранения его от должности. Командование временно принял 11 ноября командир крейсера *Любек*, корабль которого находился в продолжительном ремонте на верфи. Контр-адмирал Беринг приказал, чтобы впредь Данцигская бухта по ночам охранялась легким крейсером. Последний должен был охранять водный район к востоку от Хела и к северо-востоку от линии Хела — бакан Пазеварк. Мер для выяснения, не было ли поставлено заграждение неприятельскими судами, встреченными *Тетис* на высоте Мемеля, принято не было. Причиной этого, несомненно, был недостаток приспособленного для такой работы дивизиона тральщиков: стремление русских к наступательному использованию минных заградителей было известно. В распоряжении Беринга были только рыболовные пароходы вспомогательного дивизиона тральщиков из Нейфарвассера, тихоходные и неприменимые в открытом море без прикрытия крейсеров. К тому же численность их была едва достаточной для обслуживания Данцигской бухты и ее

входных и выходных фарватеров Данциг — Нейфарвассер. Грос-адмирал вообще не имел в западной Балтике постоянно подчиненного ему дивизиона тральщиков. 2-й дивизион тральщиков, временно предоставленный Флотом открытого моря для сторожевой службы у Зунда, подлежал возвращению в Северное море при первой возможности. Послать его в восточную часть моря в это время было невозможно, так как ослабилось бы наблюдение за Зундом, который в любое время мог послужить лазейкой для прорыва английских подводных лодок и поэтому подлежал постоянному интенсивному охранению.

Между тем, в ближайшие дни появились новые признаки присутствия в восточной Балтике неприятельских сил. 6 ноября в 16.00 крейсер *Амацоне* был послан главнокомандующим конвоировать подводную лодку *U-A*, шедшую из Киля в Данциг для усиления отряда адмирала Беринга. 7 ноября в 19.20 на высоте Риксхэфта были замечены справа по носу четыре подозрительных слабых огня на равных расстояниях друг от друга[1]. Это могли быть кильватерные огни миноносцев; вследствие плохой видимости они скоро скрылись. Командир *Амацоне* не счел возможным оставить конвоируемую им подводную лодку; напротив, контр-адмирал Беринг держался мнения, что разведка в данном случае была важнее и что следовало немедленно пойти на сближение с предполагаемыми неприятельскими миноносцами.

В 1.00 8 ноября капитан шведского парохода видел у Сандхаммара два миноносца без огней, один четырех- и один двухтрубный. По всему этому можно с довольно большой уверенностью заключить, что за время с 5 по 8 ноября русские легкие морские силы проникли до средней части Балтийского моря. 8 ноября вечером *U-A* была послана в Либаву на смену *U-25*, которая вернулась утром 9 ноября, не видав ничего подозрительного. Главнокомандующий указал контр-адмиралу Берингу следующие задачи для его судов, по истечении срока отдыха и ремонта:

«1. Самостоятельные операции подводных лодок в Финском заливе и перед ним.

[1] Русских кораблей в этот день здесь не было. — *Прим. ред.*

2. Действительная бомбардировка Либавы; блокада подводной лодкой; закупорка входа в гавань затоплением судов, по возможности и минами; воздушная разведка.

3. Крейсерская разведка в районе восточнее Борнхольма и у берегов России и Швеции. Предоставляется по своему усмотрению произвести поход в Ботнический залив».

Таким образом, наряду с нанесением ущерба русскому флоту наступательными действиями в Финском заливе, главнокомандующий продолжал иметь в виду приведение в полную негодность Либавы, как базы для неприятельских подводных лодок. При полном использовании своих слабых сил он стремился всегда к действиям наступательного характера.

На этот раз подводные лодки должны были быть посланы в Финский залив и действовать там безусловно о д н и. Главнокомандующий держался мнения, что одновременное присутствие крейсеров скорее отпугнет русских, чем приманит. Блокаду Либавы должна была нести, главным образом, непригодная для других операций подводная лодка *U-A*, а для облегчения похода и лучшего использования ее она должна была впредь базироваться на Пиллау или Мемель. Для заграждения входа в гавань были намечены четыре блокшива, в свое время снаряженные для закупорки Мемеля. По имевшимся в морском генеральном штабе сведениям, представлялось весьма вероятным, что в северном выходе из Либавского порта шириной в 250 *м* русские поставили только минное заграждение, а средний и южный выходы, оба шириной в 200 *м*, преградили затопленными пароходами, оставив кое-где проходы. *Амацоне* доставил из Киля для усиления заграждения 48 мин и необходимые для сбрасывания их с миноносцев устройства. Предписание главнокомандующего о появлении по временам крейсеров у шведского и русского побережья имело в виду косвенное обеспечение тыла наших слабых сторожевых сил у Зунда. Чем чаще показывался германский флаг у этих берегов, тем сильнее становилось у англичан и русских, извещаемых своими скандинавскими агентами, впечатление, что мы располагаем в Балтийском море достаточными силами, и тем меньше стано-

вилась опасность, что в один прекрасный день наши слабые сторожевые цепи будут прорваны неожиданно проникшими сквозь Зунд легкими английскими силами или отброшены на запад внезапным наступлением русского флота. С каждым днем светлое время становилось короче, и тем меньше риска для противника представляло такое наступление.

Контр-адмирал Беринг рассчитывал, что к 9 ноября вверенный ему отряд будет готов к выполнению всех поставленных ему задач. Подводные лодки должны были действовать независимо от операции против Либавы. Подготовка к заграждению Либавы была поручена командиру 20-й полуфлотилии миноносцев. В его распоряжение были предоставлены суда, подлежавшие затоплению, и 4 тральщика вспомогательного дивизиона для буксирования и разворачивания затопляемых судов. Вопрос о применении мин заграждения, поднятый главнокомандующим, был решен отрицательно, так как немногие имевшиеся в распоряжении мины могли быть с большим успехом употреблены для иных целей. Заградительная операция должна была состояться на рассвете под прикрытием держащихся в море крейсеров, которые затем должны были бомбардировать Либаву. Кроме того, контр-адмирал Беринг получил 7 ноября приказание перерезать идущие из Либавы русские кабели. Высшее командование, вопреки высказанным ранее взглядам, считало теперь, когда возник вопрос о превращении Либавы в базу неприятельских подводных лодок, эту меру необходимой, чтобы устранить возможность передачи агентурных известий из Швеции и Дании. Для выполнения этой операции контр-адмирал Беринг назначил четыре парохода вспомогательного дивизиона тральщиков, которые подлежали комплектованию специально обученным составом. Для воздушной разведки, которую предполагалось предпослать операции, была устроена в Мемеле, на захваченном английском пароходе *Глиндер,* временная авиабаза для двух самолетов. Два других самолета были вновь взяты на палубу флагманского крейсера. Заградительная операция должна была состояться утром 11 ноября, но подготовительные мероприятия были прерваны приказанием 2-й эскадре, находившейся в Балтике, бомбардировать Либаву. Командующий Флотом открытого моря хотел таким образом дать 2-й эскадре к концу времени ее обучения

практику в боевых условиях. Опыт, полученный после налета крейсеров Флота открытого моря на восточное побережье Англии, внушил ему мысль о желательности для всех соединений флота произвести хоть раз стрельбу по неприятелю, чтобы обеспечить дисциплину стрельбы в боевой обстановке. Главнокомандующий морскими силами Балтийского моря, с которым вошел в сношение вице-адмирал Шеер, тогдашний командир 2-й эскадры, выразил полное согласие и дал соответствующие указания контр-адмиралу Берингу. Начальник морского генерального штаба был извещен о предполагаемой операции. 10 ноября 2-я эскадра с прикомандированными на время операции 4-й разведывательной группой Флота открытого моря, 3-й флотилией миноносцев и крейсером *Грауденц* вышла из Киля. Однако, вскоре после выхода пришло приказание главной квартиры:

> «Кайзер приказал отменить бомбардировку Либавы кораблями 2-й эскадры, так как последние будут подвергаться слишком большой опасности от подводных лодок».

Распоряжение императора последовало на основании доклада начальника морского генерального штаба, который считал подобное использование соединений Флота открытого моря для безусловно второстепенных задач в Балтийском море нецелесообразным и без нужды рискованным. Таким образом, контр-адмирал Беринг приступил один к выполнению операции, согласно выработанному им ранее плану.

В ночь с 9 на 10 ноября суда его отряда стали выходить в море из Нейфарвассера. Флагманский крейсер должен был последовать 10 ноября пополудни. Утром этого дня 20-я полуфлотилия миноносцев донесла, что выполнение операции невозможно вследствие шторма от W и что она укрылась вместе с пароходами, предназначенными для затопления, в Мемеле. Уровень воды вследствие шторма понизился настолько, что *Фридрих-Карл* не мог выйти из Нейфарвассера, и потому адмирал отложил операцию до наступления более благоприятной погоды. *Амацоне* был выслан охранять Данцигскую бухту. Одновременно он совместно с *Тетис* должен был отыскать подлежавший затоплению пароход *Марта*. Последний в ночь с 10 на 11 ноября потерял связь с от-

рядом блокшивов и на рассвете не нашел входа в Мемель. Считая себя снесенным слишком далеко к югу, командир парохода направился вдоль берега к северу. Около полудня открылась Либава, но командир принял ее за Мемель и стал держать на головы входных молов. Лишь в расстоянии 1 000 *м* ($5^1/_2$ кабельтовых) от южного входа он понял свою ошибку и отошел юго-западным курсом. Благодаря этой непроизвольной разведке с известной достоверностью выяснились свободные от мин курсы и удалось разглядеть, что южный выход, повидимому, свободен, а средний загражден затопленными пароходами. В гавани находилось несколько пароходов; выяснить состояние крепостных сооружений было невозможно. До 15 ноября погода была настолько бурная, что как наши заградительные операции, так и действия неприятельских подводных лодок, были совершенно невозможны. По имевшимся известиям и согласно опыту прежних лет можно было заключить, что и в Финском заливе в это время года непогоды часты и продолжительны. Наконец, морской генеральный штаб узнал из достоверного источника, что 13 ноября две английские подводные лодки находились в Ревеле. Других лодок в это время в Балтийском море не могло быть, хотя некоторые агенты передавали известие о значительном числе проникших в Балтийское море английских подводных лодок.

15 ноября сила ветра уменьшилась до 4 баллов. Поэтому контр-адмирал Беринг, рассчитывая на несколько дней благоприятной погоды, в 15.50 выслал в море *U-23* и *U-25* в сопровождении *Аугсбурга*. Последний должен был сопровождать лодки примерно до высоты Дагерорта, т. е. в течение около 30 часов. Далее лодкам надлежало самостоятельно прорываться в Финский залив, а *Аугсбургу* присоединиться к прочим судам для обстрела Либавы. Высылка вперед обеих лодок имела то преимущество, что они должны были достигнуть Финского залива примерно ко времени операции перед Либавой. Поэтому, если бы эта операция взволновала русских, то выходящие из Ревеля корабли могли бы оказаться на пути следования подводных лодок. *Любек* был послан в Мемель, чтобы оттуда поддерживать идущую к Либаве 20-ю полуфлотилию миноносцев с траль-

щиками и блокшивами. *Амацоне* в ночь с 15 на 16 ноября должен был охранять Данцигскую бухту, 16 ноября в 16.00 выйти в море и в 19.00 ожидать на траверзе Хела флагманский крейсер, затем итти вместе с ним к Либаве. *Фридрих-Карл, Амацоне* и *Тетис* должны были находиться в 4.00 16 ноября южнее Либавы для прикрытия попытки заградительной операции, а затем принять участие в бомбардировке. Развертывание всех сил произошло по плану. *Аугсбург* задержал на широте Эстергарна норвежский парусник, который сообщил важное известие, что в 7.00 того же числа видел в 15 милях юго-восточнее северной оконечности Готланда подводную лодку, шедшую на юго-восток. Командир *Аугсбурга* тотчас же передал это сведение дальше по радио. 16 ноября пополудни контр-адмирал Беринг получил приказание оставить *Тетис* в Данциге для полной чистки котлов. Поэтому он вышел в море только с крейсерами *Фридрих-Карл* и *Амацоне* в 20.10.

16 ноября *Амацоне,* находясь у Хела, охранял Данцигскую бухту, а во время похода шел в авангарде. Флагманский миноносец полуфлотилии подводных лодок *D-10,* назначенный конвоиром к флагманскому крейсеру, в ночь с 10 на 11 ноября получил течь и еще не был исправлен. Адмирал вышел из Данцигской бухты, не имея при себе ни одного миноносца. В 20.10 16 ноября было получено радио *Аугсбурга* о замеченной у Готланда подводной лодке, встречу с которой флагман и командир *Фридрих-Карла* считали возможной. Вечером и ночью погода была дождливая, небо облачное, слабый ветер и соответственное волнение.

17 ноября в 1.46, когда *Фридрих-Карл* находился в 33 милях к западу от Мемеля, корабль испытал сильное сотрясение. На мостике в первый момент получилось впечатление, что крейсер протаранил подводную лодку. Для взрыва мины заграждения или торпеды сотрясение казалось слишком слабым. Однако, вскоре начали поступать донесения о появлении воды в различных отсеках, и стало ясно, что крейсер подорван миной или торпедой. Сам контр-адмирал Беринг был вначале совершенно убежден, что крейсер подвергся атаке подводной лодки, и приказал командиру самым полным ходом уклониться влево, чтобы избежать повтор-

ной атаки еще незамеченного врага[1]. Командир развернулся и пошел на W самым полным ходом в 12 узлов, который впоследствии, из-за потери пара, уменьшился до 10 узлов. Однако, вода в крейсере все прибывала, и в 1.57 ему пришлось повернуть вправо и снова лечь на Ost, чтобы достичь Мемеля или, по крайней мере, привести корабль на мелкое место под берегом. Во время поворота в 1.59 раздался второй, гораздо более сильный взрыв, после чего крейсер сильно накренился на правый борт и сел кормой. Ввиду выхода из строя левой машины, ход уменьшился до 8 узлов. В 2.17 наблюдателю показался впереди красный огонь, который вначале был принят за блеск торпедного выстрела с неприятельского миноносца. Командование крейсером все еще держалось мнения, что на крейсер произведена торпедная атака с миноносца или подводной лодки. Командир сначала повернул на предполагаемый огонь, а затем, по приказанию адмирала, снова стал ложиться на курс Ost. Во время поворота руль заклинился и остался в положении 20° лево на борту. Оба рулевых отделения при втором взрыве заполнились водой, рулевая машина проработала еще 24 минуты в воде, а затем в 2.23 остановилась. Крейсер, потерявший способность управляться даже машинами, медленно описывал круги. Застопорить машину командир не решился, считаясь с возможностью новых атак. Положение крейсера было серьезно. Вода прибывала непрерывно. Несмотря на отличную работу службы живучести и непотопляемости под руководством старшего офицера и безупречное поведение всей команды, казалось невозможным долго удержать крейсер на плаву. Вызвать помощь сначала было невозможно, так как первым взрывом обе радиостеньги были сброшены, сеть порвана, и, таким образом, все радиотелеграфное устройство пришло в неисправность. Едва сети были исправлены при личном участии офицера морского генерального штаба Герке, как произошел второй взрыв, который вывел из строя динамомашину. Весь корабль на некоторое время погрузился во мрак и радиостанция лиши-

[1] *Фридрих-Карл* подорвался на минном заграждении, поставленном полудивизионом Особого назначения 5 ноября. — *Прим. ред.*

лась тока. Воспользоваться взятой на корабль независимой от судового питания переносной полевой станцией с запас-

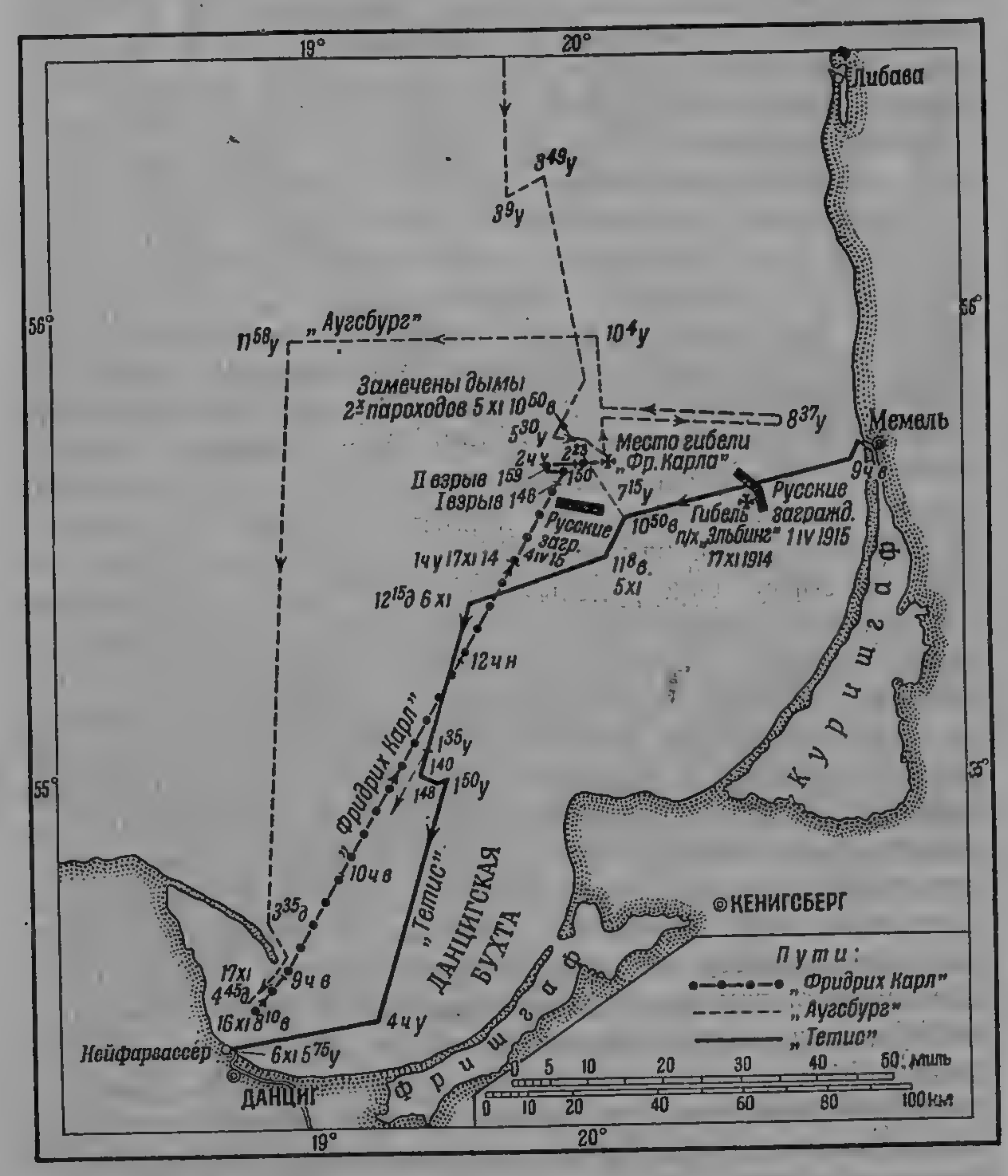


Схема 7. Гибель крейсера *Фридрих-Карл* у Мемеля 17 ноября 1914 г.

ной сетью оказалось невозможным, так как и станция и сеть в упакованном виде находились в уже затопленном

помещении. В 2.48 удалось снова наладить антенны и динамо, так что можно было попытаться вступить в связь с остальными судами. В 2.50 было послано радио крейсерам *Аугсбург, Амацоне, Любек* и 20-й полуфлотилии — итти самым полным ходом к месту аварии. После долгого томительного ожидания в 3.48 получили единственный ответ: *Аугсбург* сообщал, что идет на помощь 20-узловым ходом. В то время он находился еще на расстоянии 40 миль, так что ожидать его надо было не менее двух часов. *Любек* и 20-я полуфлотилия уже приступили к заграждению Либавы и, оценив положение, сочли невозможным прервать операцию, с чем адмирал Беринг впоследствии вполне согласился. В 4.26 получили радио *Амацоне,* что он идет к месту аварии 19-узловым ходом. Тем временем, после второго взрыва прошло уже два часа, и так как за это время беспомощный корабль не подвергся новым атакам, то стало ясно, что оба взрыва произошли от мин заграждения, а не от попадания торпед, и что крейсер попал на минное поле.

Внутри корабля между тем шла упорная борьба со все прибывающей водой. Машинная команда под умелым руководством старшего инженера-механика работала частью по шею в воде, обслуживая накаленные клапаны в асбестовых перчатках и с помощью шерстяных одеял, стойко держась до последней минуты на своих постах. Шаг за шагом приходилось уступать воде один отсек за другим. Около 5.00, все еще во мраке ночи, так как слабый зимний рассвет начинается в этих широтах лишь около 7.00, *Фридрих-Карл* принял 2 300 *т* воды и имел 14° крена на правый борт; *Аугсбурга* все еще не было видно. Из шлюпок было только два катера и ял, остальные во избежание осколков были сданы в начале войны в порт. На мостике стоял адмирал со своим флаг-капитаном, с которым он разделил за последние месяцы уже немало тяжелых минут, и, обратясь к нему, сказал фразу, рисующую этого цельного человека:

> «Все-таки, мой милый Герке, мы унесем с собой на дно последнее утешение: английские торпеды никуда не годятся».

Конечно, и для русских мин заграждения было неважной рекомендацией, что старый броненосный крейсер так долго держался на плаву после двух взрывов.

В 5.25 белые сигнальные звезды на горизонте указали приближающийся *Аугсбург.* Командир *Аугсбурга* великолепным маневром пристал, словно на миноносце, к борту погибающего флагманского крейсера, и за время с 6.20 до 6.35 экипаж *Фридрих-Карла,* численностью в 591 человек, успел перебраться на *Аугсбург,* за исключением 8 погибших минных машинистов. Последние находились и погибли геройской смертью в отделении кормовых торпедных аппаратов под броневой палубой. В 7.15 *Фридрих-Карл,* который тем временем медленно накренился до 70°, перевернулся и затонул. Вскоре подошел *Амацоне,* и после гибели флагманского крейсера адмирал послал его к Либаве для поддержки *Любека* при бомбардировке. Перед этим *Амацоне* было приказано попытаться оттащить перевернувшийся крейсер на более мелкое место, но это оказалось уже невозможным. Теперь все помыслы адмирала сосредоточились на продолжении начатой операции против Либавы. В 7.27 он приказал *Любеку* начать пока одному бомбардировку Либавы. Сам он решил зайти на *Аугсбурге* в Мемель, чтобы высадить на берег экипаж *Фридрих-Карла,* сильно мешавший боеспособности легкого крейсера, а затем срочно итти к Либаве. В 8.22 на самом подходе к Мемелю справа по носу появились три судна: одно побольше и два поменьше. Из-за мглы их нельзя было сразу опознать. Не исключена возможность, что это были русские заградители в сопровождении миноносцев, поставившие заграждение, которое погубило *Фридрих-Карла.* Поэтому на *Аугсбурге* пробили боевую тревогу, тем более, что суда не ответили на опознательный сигнал. Прежде чем успели открыть огонь, самое крупное из судов взорвалось на мине и тотчас затонуло. Как выяснилось при приближении, это был пароход *Эльбинг 9,* высланный в море вместе с местным лоцманским пароходом и большим моторным катером по собственной инициативе начальника службы связи в Данциге, когда последний получил радио об аварии *Фридрих-Карла.* Не будь этой встречи, *Аугсбург,* на борту которого находилось около 1.000 человек, вероятно, наскочил бы на это заграждение. Таким образом, минное заграждение, на которое попал *Фридрих-Карл,* простиралось дальше на восток до Мемеля. Поэтому *Аугсбург* лег на обратный курс, пошел по

большой дуге на запад в Нейфарвассер, куда и прибыл в 16.45.

Тем временем 20-я полуфлотилия, поддержанная *Любеком* и *Амацоне,* планомерно выполняла закупорку и обстрел Либавской гавани. Полуфлотилия вышла из Мемеля 16 ноября в 18.00 в сопровождении предназначенных для затопления судов *Эльфи, Мартиал, Юлия* и *Марта* и 4 рыбачьих пароходов. *Любек* в качестве прикрытия поджидал отряд на рейде и в течение ночи довел его почти до южных Либавских молов. 17 ноября в 3.00 полуфлотилия и рыбачьи пароходы находились перед южным входом в гавань, брандеры примерно в 2 *км* (11 кабельтовых) позади, *Любек* в море, вне видимости, но в пределах надежной радиосвязи. Начальник полуфлотилии выслал *G-134* и *G-135* с двумя рыбачьими пароходами к северному входу с приказанием выяснить, оставлен ли в нем проход, и, в случае обнаружения такового, — заградить его. Сам он на флагманском миноносце *G-133* направился с одним пароходом в южный вход, который русскими был загражден только наполовину, между головою южного мола и серединой входа. Флагманский миноносец проник через этот проход в аванпорт и направился в находящуюся близ города зимнюю гавань — узкий канал, ведущий в город. При приближении к жилым домам гавани в городе сыграли тревогу на горнах и начали подавать какие-то световые сигналы; активного сопротивления оказано не было. Дальнейшее продвижение в зимнюю гавань, где было усмотрено несколько коммерческих судов и парусников, но ни одного военного, казалось небезопасным вследствие наступившего сильного снегопада. Поэтому начальник полуфлотилии вернулся на *G-133* к южному выходу и приступил к затоплению в проходе трех пароходов. Как при всех заградительных операциях подобного типа, выяснилась вся трудность и ненадежность подобных попыток, хотя, при тихой погоде и полном отсутствии противодействия со стороны неприятеля, работа производилась почти в условиях мирного времени.

Марту и *Эльфи* затопили согласно плану в намеченном месте. Работа велась спокойно и систематично, даже на мол были посланы люди для закрепления концов с пароходов. При затоплении *Мартиала* при его взрыве лопнули концы,

которыми он был связан с остальными пароходами, и течением его вынесло из прохода, прежде чем он успел затонуть. Все попытки с помощью рыбачьих пароходов нейфарвассерского дивизиона втолкнуть тонущий пароход на его место ни к чему не привели, и в заграждении остался проход шириной в 10—15 *м*. Правда, русские сами отчасти преградили этот выход подводными препятствиями, так что на первое время его можно было считать непроходимым для лодок.

Тем временем *G-132* и *G-136* обследовали северный вход и выяснили, что там имелось два прохода: один, шириной около 50 *м*, с восточной стороны и другой, более широкий, в западной части входа. Второй проход был загражден затоплением парохода *Юлия*, а первый, при ближайшем исследовании, оказался уже загражденным под водой баржами и лихтерами. Таким образом, можно было считать северный вход совершенно закрытым. Обследование флагманским миноносцем среднего входа показало, что и этот вход совершенно прегражден русскими. Заградительные работы окончились повсюду к 7.00. *G-132*, который от северного входа мог видеть канал, ведущий в военную гавань, установил, что и там нет военных судов. К тому же неприятель не преминул бы оказать какое-либо противодействие нашим слабым силам. Наконец, все полученные доселе известия сходились на том, что Либава, как военная гавань, окончательно оставлена русскими. Эти сведения получили после нашей операции окончательное подтверждение.

Любек находился с 3.00 на границе 10-*м* глубин перед входом в порт, готовый, в случае надобности, поддержать полуфлотилию миноносцев. В 2.55 было принято радио с требованием помощи попавшего на минное поле флагманского крейсера, обращенное ко всем судам отряда. Командир *Любека* был вынужден решить трудную задачу. В качестве старшего из командиров судов, сосредоточенных перед Либавой, он должен был моментально решить, возможно ли в данный момент прервать операцию и упустить случай нанести значительный вред неприятелю. На помощь *Фридрих-Карлу* могла скорее других подоспеть быстроходная полуфлотилия миноносцев, находившаяся в его распоряжении. Однако, эти миноносцы уже приступили к заградительным работам; выполнить операцию без их

участия не удалось бы. Поэтому командир *Любека* принял решение, совершенно правильное с военной точки зрения, — не прерывать начатую уже операцию, считая нанесение ущерба неприятелю более важным, чем помощь своим судам в бедствии. Из дальнейших радиопереговоров он узнал, что *Аугсбург*, находившийся ближе всего к месту аварии, уже идет туда полным ходом, равным образом *Амацоне*. Поэтому *Любек* остался у Либавы. На рассвете 17 ноября с крейсера стали видны вход в гавань, мол и оперирующие перед ними суда. Береговые предметы вследствие мглы и падавшего по временам снега в 7.00 еще не были видны, и начало обстрела *Любеку* пришлось отложить. Лишь к 9.00 несколько прояснило, так что *Любек* мог взять курс на южный мол и, дойдя до 10-*м* отличительной глубины, в 9.36 начать обстрел. Неприятельские береговые батареи не обнаруживали себя, поэтому под обстрел был взят расположенный у гавани завод колючей проволоки. Его одиннадцать труб представляли удобную цель для наводки. Разрушение этого завода имело военное значение, так как, по имевшимся сведениям, другого такого завода в России не было. Бомбардировка продолжалась до 12.13; действие выпущенных 270 фугасных гранат 105-*мм* калибра было невелико. Впоследствии, при занятии города нашими войсками, выяснилась незначительность нанесенного обстрелом ущерба. Обстрел городов столь малым калибром, даже на небольших расстояниях — 3 500—5 000 *м* (17—30 кабельтовых), не имеет военного значения; в лучшем случае он может произвести моральное действие [1].

---

[1] В день закупорки немцами либавского аванпорта и обстрела Либавы русский крейсерский отряд вышел в море для выполнения заградительной операции у германских берегов. План операции сводился к следующему: пользуясь пребыванием в море западнее Борнхольма английских подводных лодок *Е-1* и *Е-9*, которые своим появлением вблизи баз германского флота должны были задержать его выход, заградитель *Амур* под прикрытием *Рюрика, Олега* и *Богатыря* должен был выставить два минных заграждения на путях противника между островом Борнхольм и банкой Штольпе (240 мин). Были приняты все меры, чтобы выполнить операцию скрытно от противника. В ночь с 18 на 19 ноября минное заграждение было поставлено, а 20-го корабли вернулись в Ревель. — *Прим. ред.*

Тем временем в 11.20 *Амацоне* вернулся после гибели флагманского крейсера к Либаве и вместе с миноносцами 20-й полуфлотилии принял участие в обстреле порта. В 12.46 все корабли начали обратный путь в Данциг. Считаясь с предполагаемым у Мемеля минным заграждением, отряд прошел под самым берегом и в 23.00 того же дня благополучно прибыл в Данциг. Контр-адмирал Беринг высказал мнение о заградительной операции, что пользование гаванью для подводных лодок, правда, сильно затруднено, но не исключено вовсе, так как подводные препятствия можно без особенных трудностей взорвать. Поэтому желательно произвести новую заградительную операцию.

Вечером 17 ноября весь действующий отряд снова находился в Данциге, за исключением подводных лодок *U-23* и *U-25*. Обе лодки расстались с *Аугсбургом* 16 ноября пополудни близ северной оконечности Готланда и пошли в Финский залив. *U-23* пробыла в Финском заливе и перед ним с 17 по 23 ноября. Утром 17-го были усмотрены близ Бенгшера выходящие из шхер у Ганге четыре русских четырехтрубных броненосных крейсера, которые маневрировали до полудня без охраны миноносцами. *U-23* подошла к неприятельскому отряду на 2 000 *м* (11 кабельтовых), но атаковать ей не удалось. 18 ноября командир, находясь перед Ревелем, наблюдал входящие и выходящие миноносцы и заградители, но случая атаковать не представилось. 22 ноября на обратном пути была замечена близ Бенгшера подводная лодка, шедшая под развевающимся английским флагом с юга, видимо, в Ганге. В тот же день и в том же районе около 10.00 снова был замечен отряд из двух четырехтрубых крейсеров, направлявшихся к двухтрубному судну. Командир атаковал последнее и перед самым выстрелом узнал в нем канонерку типа «Гиляк». В 12.58 на расстоянии около 400 *м* (2,2 кабельтовых) была выпущена торпеда, установленная на 2-*м* глубину. Торпеда прошла мимо, лодка была обнаружена, и дальнейшие атаки стали безнадежны. После этого лодка пошла обратно в Нейфарвассер, куда и прибыла 24 ноября.

U-25 сначала держалась в Финском заливе. До 19 ноября она находилась перед минным заграждением; случаев атаковать не представилось. Тогда командир принял смелое

решение пройти под заграждением; однако, непогода и сильное волнение заставили отложить операцию до 22 ноября. Лодке удалось благополучно пройти под заграждением на глубине 30 *м* (16 сажен). С 23 ноября до вечера 25-го она находилась перед входом в Гельсингфорс, и, наблюдая за входящими и выходящими сторожевыми и дозорными судами, командир выяснил курсы для входа и выхода из Гельсингфорса. К сожалению, доблестному командиру не представилась за это время достойная атаки цель. Зато его наблюдения дали ценные сведения о деятельности русских в этой части Финского залива и о способе несения сторожевой и охранной службы в этом районе. Постоянного охранения замечено не было; повидимому, оно имелось лишь в бухтах и подходах к портам. Только перед Ревелем и Гельсингфорсом ходили по ночам дозорные суда с особыми огнями. Движение кораблей происходило, видимо, исключительно вдоль северного берега залива по шхерному фарватеру от Гельсингфорса к западу до Ганге. Этот путь был совершенно безопасен от неприятельского нападения. 26 ноября *U-25,* ввиду близкого израсходования запаса горючего, начала возвращение и 28 ноября прибыла в Данциг.

Получив донесение о последней операции *U-23* и *U-25,* главнокомандующий издал следующую директиву для действия подводных лодок в Балтийском море:

«1. Морские силы, постоянно находящиеся в моем распоряжении в Балтийском море, невелики. В случае необходимости подкрепление из Северного моря может быть только временным. Тем не менее наша наступательная деятельность не должна ослабевать. При этом главная роль будет принадлежать подводным лодкам.

2. Командиры подводных лодок должны сознавать, что в их власти нанести русскому флоту чувствительный урон и помешать операциям этого флота.

3. Поэтому я ожидаю, что посланные в Финский залив подводные лодки будут вести беспощадную наступательную войну против русских морских сил. Всякие ограничения атаки отпадают, за исключением атак на малые миноносцы и сторожевые корабли. Уничтожение русской

подводной лодки я расцениваю очень высоко, уничтожение английской подводной лодки — по крайней мере наравне с уничтожением русского броненосного крейсера.

4. При выборе и перемене района деятельности командир должен быть крайне осмотрителен и вдумчив. Риск от минных и других заграждений должен быть тщательно взвешен. Проникновение в районы подходов к Гельсингфорсу и Ревелю не разрешается. Появление льда скоро заставит русских перенести свой учебный район от Ревеля на запад, западнее Наргенского заграждения.

5. Если подводная лодка должна покинуть позицию для возвращения в базу и нет полной уверенности, что смена прибудет в течение 24 часов, или что налицо имеется вторая лодка, то она должна продемонстрировать себя в подходящем месте и подходящим способом, чтобы это было донесено неприятелю».

Гибель броненосного крейсера *Фридрих-Карл* на русском минном заграждении перед германским портом Мемель изменила положение на Балтийском морском театре. Это событие доказывало, что русские, как мы давно ожидали, перешли к активному методу морской войны, пользуясь своим сильным минным оружием[1]. Может быть, эта перемена метода ведения войны была вызвана прикомандированием к штабу Балтийского флота английских морских офицеров (о чем как раз в то время стало известно) и проникновением в Балтику двух английских подводных лодок. Во всяком случае, это обозначало значительное затруднение ведения нами войны. После обнаружения заграждения у Мемеля обширный район Балтийского моря, по меньшей мере до меридиана Арконы, должен был считаться опасным в смысле мин. Не было никакой гарантии, что русские не воспользуются долгими ноябрьскими ночами для других

---

[1] Действительно, все внимание русского морского командования в эти моменты было устремлено на постановку активных минных заграждений у неприятельских берегов.

20 ноября полудивизионом Особого назначения снова было поставлено минное заграждение (105 мин) к северу от Брюстерорта на путях из Данцига в Мемель. — *Прим. ред.*

заградительных операций. Эта возможность обратилась в действительность; к нашему особому огорчению, дальнейшее расследование подтвердило почти с достоверностью, что заграждение, на котором погиб *Фридрих-Карл*, было поставлено именно теми русскими судами, которые видел *Тетис*, выйдя из Мемеля в ночь с 5 на 6 ноября. Сопоставляя по карте курс *Тетис* и пеленг виденных им русских судов, попадаешь как раз к району гибели крейсера *Фридрих-Карл* на заграждении (см. схему 7). Был упущен благоприятный момент помешать русским поставить заграждение, не говоря уже о том, что бой *Тетис* с заградителями, вероятно, увенчался бы успехом. На войне всякому хотя бы один раз, но большей частью только раз, представляется возможность энергичными действиями заставить военное счастье служить себе. Быстрым решениям и энергичным действиям приходится в военной обстановке отдавать предпочтение перед осторожной осмотрительностью.

С обнаружением русского заграждения наша военная деятельность в Балтике должна была встретить тяжелые затруднения, ибо в распоряжении главнокомандующего не было достаточного числа тральщиков, чтобы обследовать заграждение перед Мемелем, а также систематически протраливать и контролировать необходимые для судоходства пути в остальной Балтике. 2-й дивизион тральщиков Флота открытого моря, временно командированный в Балтику, был пока еще совершенно необходим для сторожевой службы у Зунда и к тралению заграждения перед Мемелем мог быть привлечен не раньше конца ноября. Вспомогательный дивизион тральщиков из Нейфарвассера был слишком немореходен, чтобы работать за пределами Данцигской бухты. Таким образом, значение этого первого успеха русского минного оружия в Балтике значительно усилилось благодаря отсутствию тральных средств. Впоследствии наша бедность в тральщиках сказалась для нас еще тяжелее.

Потеря броненосного крейсера, погибшего на русском минном заграждении в первую же свою операцию, была для главнокомандующего столь же болезненна, как и для контр-адмирала Беринга.

Главнокомандующий энергично поддержал просьбу контр-адмирала Беринга о замене погибшего крейсера, так как для поддержки легких сил необходим был хотя бы один большой корабль. Разведки подводными лодками и случайные действия в Балтике частей Флота открытого моря казались ответственному за Балтийский театр главнокомандующему далеко не достаточными. Начальник морского генерального штаба присоединился к мнению главнокомандующего и взамен *Фридрих-Карла* предоставил ему броненосный крейсер *Принц Адальберт,* и 7 декабря этот крейсер присоединился в Свинемюнде к силам контр-адмирала Беринга. После появления в Данцигской бухте неприятельских подводных лодок, отряд стал, по инициативе своего начальника, базироваться на Свинемюнде, за исключением 5-й полуфлотилии подводных лодок. Основанием для этого послужило то, что в Данцигской бухте глубины были для неприятельских подводных лодок гораздо благоприятнее, чем в Померанской бухте; наоборот, для броненосного крейсера вход и выход из Нейфарвассера был затруднителен и даже невозможен при малой воде. Последнее обстоятельство неоднократно заставляло *Фридрих-Карла* принимать уголь на Нейфарвассерском рейде. В качестве базы для подводных лодок Данциг имел преимущества как ближайший к Финскому заливу порт, представляющий притом лучшие условия для ремонта в местном адмиралтействе. Выделение полуфлотилии из отряда не представляло затруднений, так как подводные лодки получали приказания от адмирала из Свинемюнде и теперь действовали непрерывно и исключительно в Финском заливе. 26 ноября туда отправилась и *U-26.* Командир ее получил краткое приказание действовать в заливе по своему усмотрению. Для него были сняты все ограничения производства атак. 5 декабря на смену ей должна была притти *U-A* с теми же полномочиями. Таким образом, согласно приказанию главнокомандующего, одна лодка непрерывно должна была находиться на позиции, пока близкое наступление зимы не положит конец военным действиям.

Впредь до готовности *Принца Адальберта* адмиралу Берингу оставалось охранять Данцигскую бухту и померанское побережье и при случае демонстрировать флаг у

шведских берегов. Использование 2-го дивизиона тральщиков для удаления русского заграждения перед Мемелем было пока еще невозможно. Без крейсерской поддержки 2-й дивизион не мог работать перед Мемелем, а такая поддержка теперь стала рискованной. Главнокомандующий поэтому считал опасным от мин весь район к востоку от меридиана 19° 45′ в. д. между параллелями 53° 30′ и 55° 50′ с. ш. [1] Несмотря на слабость наличных средств, контр-адмирал Беринг старался предохранить Данцигскую бухту от проникновения неприятельских подводных лодок. 30 сентября из пяти пароходов вспомогательного дивизиона тральщиков — *Генерал-директор Баллин, Сенатор Рефардт, Бюргермейстер Бурхардт, Сенатор Штрандес* и *Бунте Ку* — был создан Дивизион вспомогательных судов. Дивизион должен был быть использован сначала исключительно только для поисков неприятельских лодок в районе между Риксхефтом и Свинемюнде. Пароходы были снабжены подрывными патронами, драгами и кошками. Других средств обороны тогда еще не было. В конце ноября телеграфные кабели Либава—Борнхольм, Либава — Моэн и Либава — Петроград были перерезаны специально оборудованными пароходами вспомогательного дивизиона тральщиков. За время с конца ноября до середины декабря известие о замеченной неприятельской подводной лодке поступило только раз. Казалось вероятным, что обе английские подводные лодки нуждались в продолжительном ремонте на русских базах, и позднее время года делало дальнейшие их операции маловероятными. Приближение зимы должно было вообще скоро положить конец всем крейсерским операциям в Финском, Рижском и Ботническом заливах. Поэтому оставшееся до замерзания время надлежало использовать возможно энергичнее.

---

[1] В период до 1 декабря имели место новые заградительные операции русского флота: 24 ноября *Новик* поставил заграждение (50 мин) на NO от Штольпемюнде между берегом и заграждением *Амура,* поставленным 19 ноября. 27 ноября миноносцы 1-го дивизиона поставили заграждение (100 мин) между Мемелем и Полангеном. Таким образом, к 1 декабря было поставлено у германских берегов 790 мин. После этого в заградительных операциях произошел некоторый перерыв вследствие наступления лунных ночей. — *Прим. ред.*

Глава XIII

ОПЕРАЦИЯ МИННОГО ЗАГРАДИТЕЛЯ *ДОЙЧЛАНД* В БОТНИЧЕСКОМ ЗАЛИВЕ 3—8 ДЕКАБРЯ 1914 г.

В конце ноября верховное командование указало начальнику морского генерального штаба, что Россия непрерывно снабжается из Швеции военными материалами и машинами. По достоверным сведениям Швеция, помимо грузовиков с запасными частями, поставляет, главным образом, токарные станки для выделки снарядов. Ввоз в Россию шел преимущественно морским путем — через Ботнический залив и финские порты Бьернеборг и Раумо. Выше уже упоминалось, что значение Швеции для транзита военных материалов от союзников в Россию все возрастало по мере того, как затягивалась война и как закрывались другие пути для ввоза в Россию. Очевидно, верховное командование было весьма заинтересовано в насильственном прекращении этого подвоза, который, несмотря на все германские победы, позволял России восстанавливать свои силы.

Для морских сил Балтийского моря задача прекращения торгового движения в Ботническом заливе была весьма нелегка, так как для продолжительного господства в этом отдаленном районе моря был бы необходим захват Оландских островов со всеми его военными и политическими последствиями. Однако, при тогдашнем нашем общем положении такой захват был еще невозможен. Выполнить желание верховного командования можно было только поиском наших морских сил в Ботническом заливе. Прежние кратковременные крейсерства отряда адмирала Беринга в этих водах достигали только краткосрочных, случайных, единичных успехов; между тем, начальник морского генерального штаба считал необходимым на этот раз оказать на судоходство более длительное устрашающее влияние. Поэтому начальник генерального штаба выдвинул мысль о заградительной операции против главных портов финского побережья Ботнического залива. Главнокомандующий тотчас же согласился на такую операцию, тем более, что подобный замысел уже ранее возникал у него самого, выполнение же его было отложено ради операций в Финском

заливе; кроме того, начальник морского генерального штаба в то время приказал особенно считаться с интересами Швеции. Наиболее важными портами для шведско-русского транзита через Ботнический залив были, в первую очередь, южные порты финского побережья — Бьернеборг и Раумо. Средняя ширина Ботнического залива — всего около 100 миль, так что с помощью имевшихся у русских и шведов сильных ледоколов почти всегда можно было обеспечить во льду канал для железных судов. Бьернеборг, благодаря своему аванпорту Ментилуото, был доступен для судов с осадкой до 7 *м* (23 фут.) и, кроме того, был непосредственно связан с железнодорожной магистралью Гельсингфорс — Петроград. Рейд Раумо был доступен для судов с осадкой до 5,5 *м* (18 фут.) и был связан с главной железнодорожной сетью только железнодорожной веткой. Укреплений и гарнизонов в обоих портах предполагать не приходилось, за исключением, быть может, батальона ополченцев. Единственное, что вызывало опасение, — это возможность, что постановка минных заграждений в Ботническом заливе могла резко ухудшить наши отношения со Швецией. Процветавшая в Ботническом заливе контрабандная торговля с Россией производилась преимущественно шведскими судами, поэтому при действительной заградительной операции в этом районе шведский тоннаж неизбежно должен был понести значительный ущерб. Исходя из этого соображения, морской генеральный штаб счел нужным испросить у министерства иностранных дел согласие на указанную операцию. Министерство изъявило согласие на постановку заграждений перед обоими портами, но считало желательным по возможности соблюсти интересы Швеции. Поэтому главнокомандующему через начальника морского генерального штаба было дано указание во время операции воздерживаться от потопления шведских пароходов в порядке крейсерской войны и, после постановки заграждения, возможно срочнее передать по радио морскому агенту в Стокгольме предложение настойчиво предостеречь шведские судоходные предприятия от посылки судов в финские порты. Командование учитывало большую вероятность аварий шведских судов на поставленных минах, но дальнейшая предупредительность сделала бы невозможной вся-

кую военную операцию. Для заградительной операции в Ботническом заливе главнокомандующий назначил вспомогательный минный заградитель *Дойчланд*. Контр-адмиралу Берингу было приказано для встречи возвращающегося заградителя находиться со своим отрядом у южного выхода Оландсхафа. Один из крейсеров в качестве радио-репетичного корабля должен был кратчайшим путем передать через Данциг в морской генеральный штаб ожидаемое донесение *Дойчланда* о выполнении задания. Командиру *Дойчланда* было приказано поставить у входов в порты Бьернеборга и Раумо 200 мин на глубине 3 *м* (10 фут.). Туда и обратно предлагалось итти вдоль западного берега Готланда. Согласно желанию высшего командования, от потопления шведских пароходов во время крейсерства предлагалось воздержаться, даже в случае обнаружения на них контрабанды. *Дойчланд* вышел в море из Киля в 14.30 3 декабря. Переход к месту операции прошел без происшествий. На другой день у Борнхольма при SW ветре силою в 6 баллов стало заливать низкую корму, где раньше стояли железнодорожные вагоны, а теперь находились мины. Командир вынужден был привести к ветру. На корме была сооружена переборка из досок и мешков с углем для защиты от захлестывающих волн; затем двинулись дальше. Несмотря на груз мин, судно при ходе в 14 узлов и попутном ветре обнаружило хорошую мореходность. 5 декабря *Дойчланд,* пройдя Свенска-Бьерн, вошел в южную часть Оландсхафа. Ход был увеличен до 15 узлов, команда стояла по боевому расписанию. В этом районе уже возможна была встреча с неприятелем. Если русские редко уходили далеко на юг от своих баз в Финском заливе, то здесь они наблюдались уже неоднократно. Не далее как 25 ноября, по сообщению морского генерального штаба, шесть русских эскадренных миноносцев задержали шведский пароход в южной части Ботнического залива. Между тем, если бы *Дойчланд,* проходя Оландсхаф или во время дальнейшего следования, был замечен неприятельскими силами, то успех операции стал бы весьма и весьма сомнительным: скорость заградителя не превышала 16 узлов, а вооружение — нескольких 88-*мм* пушек. Благоприятным фактором было то, что зимою в этих широтах темнота — лучшая защита для таких опе-

раций — наступала очень рано, около 5 часов пополудни. В Оландсхафе было встречено до 30 пароходов: это число свидетельствует о напряженности происходившего там торгового движения. Пройти незамеченным даже без огней было невозможно: такая попытка повела бы к столкновению и задержке. Чтобы еще в ту же ночь поставить заграждения перед обоими портами, *Дойчланду* приходилось спешить. Поэтому для крейсерства времени нехватало, оставалось только пожалеть, что *Дойчланд* не конвоировался судами отряда Беринга; последние могли бы задерживать отдельно идущие пароходы и с призовой командой отправлять их в германские порты. К 21.00 Оландсхаф был пройден, неприятеля не видали. Командир лег на курс 50° прямо на Бьернеборг, чтобы сначала поставить заграждение перед этим портом, расположенным севернее, а затем, возвращаясь вдоль берега, еще до рассвета закончить свою задачу перед Раумо, находившимся милях в 30 к югу от Бьернеборга.

Кроме соблюдения тайны и внезапности, вторым главным условием успеха операции было точное и быстрое кораблевождение. Отсюда и вытекала значительная трудность операции. Воды Ботнического залива в мирное время никогда не посещались нашими военными судами, поэтому практические указания об условиях плавания могли быть получены лишь от торговых моряков. Между тем, плавание у финских берегов было очень затруднительно. Хороших береговых знаков почти нигде не было. Берег низкий, всюду скалистый и скрытый за лабиринтом мелких и мельчайших скалистых шхер. К этому надо добавить еще малые глубины, изменяющиеся чрезвычайно неравномерно, что затрудняет определение по ним при подходе к берегу. Этим неблагоприятным условиям плавания соответствовали и работавшие в заливе пароходы. Размеры их редко превосходили 1 000 *т* при осадке в 4 *м* (13 фут.). Кроме того, в зимние месяцы там нередки туманы, снег и мгла; с этим тоже приходилось считаться. Командир *Дойчланда* еще в мирное время, в должности начальника дивизиона тральщиков в Северном море, приобрел известность как хороший моряк и судоводитель. Для выполнения задания ему в помощь были даны, через посредство морского генерального

штаба, три знакомых с местными условиями лоцмана, которые действительно принесли при проведении операции большую пользу. Начиная с 1.00 6 декабря, *Дойчланд*, непрерывно бросая лот, стал подходить к Бьернеборгу. Маяк Себшер, обозначающий вход, не горел, характер другого огня был изменен, так что на розыски действительного входа понадобилось продолжительное время. С 3.50 до 4.42 было поставлено поперек входных курсов 120 мин с интервалом в 90 *м*. По окончании постановки был проложен курс на Раумо. В 5.50 *Дойчланд* находился перед входом в этот порт. Вопреки ожиданию, внутренние огни порта и огонь пловучего маяка Реландерсгрунд, обозначавшего вход, горели, как и в мирное время. С 5.50 до 6.45, вне лежащих перед входом банок, были поставлены на прямом курсе остальные 80 мин с интервалом в 360 *м*; перед главным входом, обозначенным створом огней, интервал был уменьшен до 60 *м*. Во время окончания постановки с *Дойчланда* были замечены два подходящих с запада парохода, повидимому, собиравшихся с рассветом войти в Раумо. Один из этих пароходов вызывал лоцмана. Однако, было еще очень темно, и командир *Дойчланда* был уверен, что постановка прошла незамеченной.

От разрешенного главнокомандующим разрушения пловучего маяка Реландерсгрунд и взятия в плен его личного состава командир отказался. До сих пор деятельность заградителя перед обоими портами осталась незамеченной. Тем не менее, принимая во внимание оживленное торговое движение и в особенности тот факт, что перед самым заграждением у Раумо уже стояли, дожидаясь, два парохода, приходилось считать очень вероятным, что русские посты связи на Оландских островах или в Ганге через несколько часов будут извещены о присутствии заградителя. А к тому времени будет светло, и неприятель без труда сможет отрезать *Дойчланду* отступление. Поэтому командир полным ходом пошел от Раумо к югу. В 11.40 вошли в Оландсхаф. На время прохода последним своеобразная корма судна была замаскирована парусиновым покрытием. Тщательное подслушивание радиопереговоров показало, что о *Дойчланде* еще никому не было донесено и что вблизи нет русских кораблей. Поэтому подготовленная маскировка судна

под броненосный крейсер — помощью двух фальшивых орудийных башен и такой же третьей трубы — не была применена. Она, вероятно, отпугнула бы легкие русские силы, так как издали судно с его массивными надстройками походило на броненосец. На возвратном пути также не было обнаружено никаких признаков неприятеля. Русское морское командование, беспечное или равнодушное [1], оставляло даже ближайшие морские районы без надзора. Правда, за время войны германский флаг показался в этой части моря только в первый раз. На закате солнца последний участок Megaландсхафа был пройден ближе к шведскому берегу, вне границы территориальных вод. После захода солнца стало так темно, что обнаружение судна, шедшего без огней, представлялось невозможным. В 17.00 была достигнута граница опасного района, и плавучий маяк Свенска-Бьерн остался справа. Отсюда, согласно приказанию, было послано радио в морской генеральный штаб через *Аугсбург:* «Поручение исполнил». В это время *Аугсбург, Любек* и 20-я полуфлотилия миноносцев, готовые к встрече *Дойчланда,* находились всего милях в 15 южнее маяка Свенска-Хегарне. В 22.00 был замечен *Аугсбург* с миноносцами; они тоже возвращались в свои базы. *Дойчланд* благополучно вернулся в Киль 8 декабря в 10.30 [2]. Корабли отряда адмирала Беринга, вышедшие в море из Данцига в 13.00 5 декабря, в течение 6 декабря наблюдали на подходах к Стокгольму оживленное торговое движение, однако, из-за плохой погоды и сильного волнения вынуждены были отказаться от задержания и осмотра пароходов. После встречи с *Дойчландом* в 18.16 6 декабря Беринг со своим отрядом стал возвращаться, оставляя Готланд к востоку, и в 7.00 8 декабря *Аугсбург* и 20-я полуфлотилия миноносцев вошли в свою новую базу — Свинемюнде. *Лю-*

[1] Русское морское командование не имело достаточно средств для охранения всего побережья, в особенности Ботники. Опыт русских заградительных операций, когда корабли появлялись в водах противника, обычно не замеченные им, указывал, что охранять берег от внезапного появления ночью неприятеля почти невозможно. — *Прим. ред.*

[2] На заграждении, поставленном *Дойчландом,* взорвались и погибли три шведских парохода. — *Прим. ред.*

бек пришел позднее, так как у южной оконечности Готланда он задержал шведский пароход *Вера* и привел его в Свинемюнде для передачи призовой комиссии. Портом приписки парохода был *Гефле*, портом назначения — Лейт, на восточном берегу Англии. Его груз, немедленно же по задержании обследованный специальной партией с *Любека*, по грузовым документам, был характерен для вывоза на шведских пароходах и описанной выше морской торговли. На пароходе было примерно 700 *т* чугуна в плашках, 550 ящиков бессемеровской стали, 2 222 болванки бессемеровской стали, 117 бочек смолы и 14 027 тюков древесной массы,— все это предназначалось для выделки боевых припасов.

Операция *Дойчланда* была выполнена его командиром в оперативном и навигационном отношении умело и уверенно. Ее последствия наступили скорее, чем ожидалось. Уже утром 6 декабря оба парохода, наблюдавшиеся с *Дойчланда* в ожидании входа в Бьернеборг, наткнулись на мины и затонули. Это были пароходы *Луна* и *Эверильда* пароходного общества «Свеа» в Стокгольме, оба по 1 400 *т*. 7 декабря взорвался на мине у Бьернеборга пароход той же компании *Норра Сверье* в 750 *т*. Из экипажей всех трех пароходов погибло в общем 34 человека. Пароходное сообщение с Финляндией немедленно прекратилось совершенно, и общественным мнением Швеции овладело сильное возбуждение. Вдумчивые голоса, конечно, признавали, что Германия имела полное право ставить минные заграждения у финского побережья и тех портов на нем, которые могли служить исходными пунктами русских нападений, тем более, что в это время в морском генеральном штабе получились первые достоверные сведения о намерении русских устроить на Оландских островах зимнюю базу для флота (об этом еще будет сказано ниже). Германский посланник в Стокгольме был уполномочен передать шведскому министр-президенту Валленбергу, что Германия, согласно нормам международного права, естественно, имела право ставить минные заграждения у неприятельских берегов. Это право лишь несколько ограничивалось обязательством щадить, по мере возможности, нейтральную морскую торговлю. Во исполнение этого обязательства Германия уже 7 августа 1914 г.

сообщила всем нейтральным государствам о своем намерении поставить минные заграждения перед местами выходов неприятельских флотов для нападений, а также перед портами отправления и прибытия транспортов с войсками. К этому официальному извещению германский морской атташе в Стокгольме присовокупил 7 декабря в отношении торговли с Россией настойчивое предупреждение заинтересованным судоходным предприятиям прекратить рейсы в финские порты. О сроке и способе предупреждения не существовало международно-правовых норм; они не содержались и в Гаагской конвенции, к тому же не подписанной ни Россией, ни Швецией. Наконец, и это соглашение ставило предупреждение в зависимость от военных соображений. Между тем извещение о местах предполагаемых к постановке заграждений исключало всякую возможность военного успеха. Опираясь на это строго юридическое основание, германское правительство должно было снять с себя всякую ответственность за понесенные убытки и обязательство их возмещения. С другой стороны, оно, конечно, сочло необходимым выразить шведскому правительству свое сожаление по поводу прискорбной гибели шведских моряков; в пользу оставшихся после них семей были устроены сборы в германских коммерческих и судоходных кругах.

В общем, военное значение заграждения после столь скорого его обнаружения было не очень велико. К тому же стало известно, что о *Дойчланде* донесли шведские военные корабли, заметившие его при проходе Оландсхафа и близ Раумо. Поэтому мины, поставленные у Раумо, оказались бесполезными, и уже в середине декабря, согласно известиям, восстановилось безопасное сообщение между Швецией и Финляндией. Кроме того, лед, который появился к концу месяца, должен был прикончить еще невытраленные мины. Опыт войны показал малое значение минных заграждений, поставленных в непосредственной близости от неприятельских портов, где они, после первых результатов, могут быть вскоре вытралены. Для нарушения сообщения гораздо целесообразнее заградить минами возможно больший район и проходящие в нем важнейшие для плавания курсы.

Действительное проведение в жизнь крейсерской войны,

предписанной оперативным приказом для Балтийского моря, немедленно же наталкивалось на серьезные затруднения и осложнения с нейтральными морскими государствами. Изложенная операция вполне подтверждает это. Крейсерская война была осуществима с военной точки зрения лишь при свойственном Англии бесцеремонном и решительном обращении с нейтральными и полной свободе оперативной мысли от политических и экономических соображений. Ввиду последних наша борьба с неприятельской торговлей в Балтике, как уже упоминалось выше, долго подвергалась ограничениям. В результате главнокомандующему и всем действующим в Балтике командирам пришлось страдать от непрерывной борьбы между все накопляющимися предписаниями морского генерального штаба и военными требованиями действительности охранной службы.

Вначале шведское судоходство Балтики не подвергалось никаким затруднениям: в виде общего правила, шведские суда не подлежали осмотру. Лишь после того, как вывоз леса из Швеции в Англию стал непрерывно возрастать, а наше столь благоприятное шведским интересам постановление — считать контрабандой лишь необработанный лес — стало заметно нарушаться, главнокомандующий обратился к начальнику морского генерального штаба с настойчивым представлением. 19 ноября он сообщил в Берлин нижеследующее:

> «На большинстве задержанных в Зунде пароходов осмотр грузовых трюмов был невозможен, так как расположение груза на палубе не позволяло проникнуть в них. Имеется подозрение, что пароходы, доставляющие в Англию обработанный лес, не считающийся военной контрабандой, во внутренних грузовых помещениях везут крепежный лес, необработанный лес и другие предметы военной контрабанды. Командиры кораблей и миноносцев у Зунда неоднократно получали сведения, что в Англию отправлялись пароходы, имевшие в трюмах под фиктивным грузом досок груз зерна и крепежного леса. Поэтому я считаю совершенно необходимым отменить постановление об освобождении всех шведских пароходов от осмотра».

Тем временем начальнику морского генерального штаба после длительных стараний удалось добиться от министерства иностранных дел согласия на то, чтобы лес всякого рода, как необработанный, так и обработанный, в частности тесаный, пиленый, строганый и др., был объявлен относительной контрабандой. Кроме того, шведские торговые суда подлежали впредь при крейсерской войне такому же обращению, как и суда прочих нейтральных национальностей. Радикальной переделки нашей призовой системы по английскому образцу не последовало, так как польза ее для ведения войны не уравновесила бы большого ущерба для экономических интересов Германии. Положение Англии и Германии было коренным образом различно. Англия могла оказывать на наших нейтральных соседей экономическое давление, так как весь их ввоз целиком зависел от ее милости; Англия же не находилась в полной зависимости от их вывоза. Наоборот, необходимый для Германии приток зерна, руды, меди, резины и прочего сырья зависел от усмотрения экспортеров нейтральных стран, сама же Германия не обладала средствами, чтобы создать угрозу всему ввозу в эти страны. Наша расширенная декларация о контрабанде запоздала. В конце ноября грос-адмирал принц Генрих, на основании сведений, полученных от шведского главного представителя одной крупной германской фирмы, сообщил морскому генеральному штабу, что к моменту выпуска декларации 95% годового вывоза леса уже было отправлено в Англию. В шведских торговых кругах питали надежду, что удастся отправить и остальные 5%; для этого собирались доставить лес на баржах по территориальным водам в один из шведских портов в Зунде или в Каттегате и оттуда пароходами в Англию. Таким образом, всегда можно было тем или иным путем обойти наше постановление и сохранить возможность вывоза в Англию, чрезвычайно обогащавшего страну. Кроме морских путей для англо-шведско-русского транзита могли служить и железнодорожные, которые на время замерзания Архангельского порта и Ботнического залива — с декабря по май — приобретали главенствующее значение. На первом, по важности, месте стоял, конечно, шведско-финский обходный железнодорожный путь вокруг Ботнического залива через Хапаранду и

Торнео. Недостававший участок его до Карунки на реке Торнео, длиною в 28 *км,* был проложен по инициативе России сразу же после начала войны. Кроме того, наряду с железной дорогой Нарвик — Лулео, существовало важное сообщение Дронтгейм — Сундсваль, а оттуда морем до Вазы — путь, совершенно обходивший Бельты и среднюю часть Балтийского моря. В рамках настоящего, чисто военного труда можно лишь в главнейших чертах указать те многочисленные вопросы международного права по отношению к нейтральным и экономической борьбы, которые возникали во время войны. Этот большой и сложный материал требует для исчерпывающей обработки особого специального труда.

Начиная с конца сентября, подчиненные главнокомандующему морские силы, несшие сторожевую и крейсерскую службы в западной Балтике, не получали подкрепления. Они были достаточны, пока не грозила подводная опасность. При появлении последней они были бы так поглощены борьбой с ней, что о каких-либо других операциях не могло быть и речи. Начиная с ноября, сведений о появлении в западной Балтике подводных лодок не поступало. Между тем, командир Дивизии обороны побережья для усиления противолодочных средств создал, по инициативе своего флаг-капитана, особый отряд из оставшихся в рыбачьих деревнях бездействующих моторных катеров, владельцы которых также были призваны на военную службу. Таким образом, было собрано до 60 моторных катеров. Владельцы были отпущены с военной службы, взамен чего они обязались, по первому требованию, являться со своими катерами в распоряжение морского начальства. В остальное время они могли продолжать свое обычное ремесло,—таким образом, это мероприятие имело и экономическое значение. Затем, по указанию командира Дивизии обороны побережья, с ними проводили по временам ученья в Кильской бухте, причем катера включались в общую организацию обороны. С течением времени наладилась воздушная разведка, которая при благоприятной погоде производилась ежедневно. Задуманный главнокомандующим налет на Либаву дирижабля *PL-19* (в конце декабря он стал базироваться на Кенигсберг) вследствие затянувшихся непогод все время откладывался и состоялся лишь в январе 1915 г. При этом выяснилось

неоднократно подтвержденное затем обстоятельство, что восточная Балтика с ее изменчивыми метеорологическими условиями и резкими колебаниями температуры весьма мало удобна для действий дирижаблей.

23 ноября произошел печальный случай у Зунда. Сторожевой миноносец *S-124* столкнулся в 1.20 с датским пароходом *Англодан*. *S-124* получил тяжелые повреждения и 30 ноября, несмотря на посильную заделку пробоин и настойчивые попытки дотащить его до Варнемюнде заводскими буксирами, затонул к северу от этого порта, вследствие сильного волнения.

К концу года сторожевая служба и охрана Кильской бухты против прорыва из Бельтов и Зунда превратилась из ничего (как это было при начале войны) в стройную организацию. Под руководством командира Дивизии обороны побережья эту службу несли, правильно чередуясь, все наличные слабые силы. Работа была тяжелая и полная лишений. К личному составу миноносцев и сторожевых судов, которым приходилось оставаться на позиции, не взирая на условия погоды, до пределов их мореходности, предъявлялись чрезвычайные требования. При этом в западной Балтике отсутствовал стимул непосредственной близости неприятеля, который всегда чувствовали более счастливые товарищи по оружию в восточной части того же театра при своих многочисленных активных операциях. И теперь, вернувшись в Данциг после встречи *Дойчланда*, отряд Беринга тотчас же стал снова готовиться к боевому походу, на этот раз в район Оландского архипелага.

Глава XIV

РАЗВЕДКА В РАЙОНЕ ОЛАНДСКИХ ОСТРОВОВ ОТРЯДОМ КОНТР-АДМИРАЛА БЕРИНГА С 15 ПО 18 ДЕКАБРЯ 1914 г.

С начала войны неоднократно возникали слухи, что Россия, вопреки условиям Парижского трактата 1856 г., намеревается укрепить Оландские острова и устроить на них базу для военного флота. Вначале мало обоснованные, они с течением времени приобретали все большую вероятность,

ввиду чего в декабре морской генеральный штаб счел нужным поставить об этом в известность главнокомандующего морскими силами Балтийского моря. Значение Оландского архипелага в войне между Россией и Германией вытекает из его географического положения, исключительная выгодность которого для России ясна при первом взгляде на карту. Архипелаг, состоящий из нескольких тысяч шхерных островков, разбросанных вокруг трех главных островов — Оланд, Лемланд и Экерэ — командует над входом в Ботнический залив и занимает фланговое положение по отношению ко входу в Финский залив. Изобилие лабиринтов мелких островков позволяло русским судам, выйдя из Гельсингфорса или Ганге, итти шхерными фарватерами к восточному, шведскому берегу, почти не опасаясь в пути помех от наших морских сил. В шхерных водах, где необходимо пользоваться лоцманами, знакомыми с местными условиями, наши надводные силы действовать не могли, подводных же заградителей в распоряжении командования в это время еще не было. Впрочем, и для этих подводных судов заграждение минами выходных фарватеров в южной части Оландсхафа в позднейший период войны было связано со значительным риском, а проникновение в глубь шхер невозможно и для них. Между тем, русские морские силы, пройдя Оландские шхеры, могли выйти на почти недоступный нашему контролю путь к югу вдоль восточного берега Швеции, у самой границы территориальных вод. Таким образом, при операциях против германского побережья средней и южной Балтики русским судам при пользовании вышеуказанным путем приходилось лишь небольшую часть его проходить открытым морем. Большую же часть пути они проходили в безопасности от неприятельского наблюдения, минных заграждений и подводных лодок. Рассчитав операцию таким образом, чтобы выйти в открытое море к наступлению темноты, они могли быть уверенными, что постановка заграждения у германского берега пройдет незамеченной под покровом ночи. Обнаружение неприятеля при таких условиях, как удалось однажды крейсеру *Тетис,* следует признать исключительно счастливой случайностью. С военной точки зрения острова на театре военных действий, находящиеся в неприятельских или нейтральных руках, всегда затрудня-

ют ведение войны. Как передовая позиция, они раздвигают пределы наблюдения и разведки неприятеля, морской и воздушной, а в качестве базы увеличивают район действий его морских сил. Все эти невыгоды угрожали нам в случае устройства русскими базы на Оландских островах.

С выполнением этого плана для них значительно улучшались условия борьбы с нашими судами, действующими против Финского залива, независимо от направления подхода последних—восточнее или западнее Готланда. К тому же продолжительность замерзания в южной части Оландского архипелага очень невелика, что дает тамошним якорным стоянкам преимущество перед Ревелем и Гельсингфорсом.

Однако, несмотря на эти преимущества географического положения и климатического режима, острова не могли служить долговременной базой для больших кораблей. Там не было никаких ремонтных средств; в единственном более или менее крупном поселении — Мариехамне (на острове Оланд)—не было средств для обслуживания современных кораблей, и к тому же его рейд был недоступен для глубокосидящих судов. Также нельзя было быстро создать на Оландских островах полноценную базу для подводных лодок. Постройка необходимых для этого электрических станций требовала очень большого срока, в течение которого приходилось бы ограничиваться пловучей базой. Между тем, судя по данным нашего опыта, судно-матка далеко не заменяет береговую базу с мастерской, в чем подводные лодки всегда так нуждаются. Эти соображения создали у главнокомандующего и его штаба убеждение, что на Оландских островах в лучшем случае могла быть устроена маневренная в р е м е н н а я база для миноносцев и подводных лодок русского флота в Мариехамне и Фегле-фьорде.

Наши мероприятия против превращения русскими Оландского архипелага в маневренную базу, при существовавших условиях, должны были ограничиться, главным образом, постановкой минных заграждений на подходах к Мариехамну и Фегле-фьорду. Кроме того, следовало радикально уничтожить важнейшие для мореплавания маяки и знаки в южной части Оландсхафа. В первую очередь это касалось маяков Богшер, Утэ и Логшер, а также многочисленных буев, светящихся баканов и вех между

Логшером и Утэ, обозначавших важнейшие подходы в Оландсхаф с юга. Подобные действия, разумеется, могли иметь место лишь в том случае, если мы сами отказывались от ведения войны в этом районе. Шхеры недоступны для операций подводных лодок, но последние, крейсеруя между Бенгшером и Руссаре, могли наблюдать одновременно за входом в Финский залив и за начинающимся от Бенгшера узлом входных главных фарватеров от Ганге в Оландсхаф. Обстрел якорной стоянки у Мариехамна представлялся по карте выполнимым, но окончательно этот вопрос должен был быть решен после разведки на месте, проведение которой было поручено отряду Беринга [1].

11 декабря последний, согласно приказанию главнокомандующего, пришел на *Аугсбурге* в Киль, чтобы совместно обсудить предполагаемую операцию и получить соответственные директивы. Во-первых, было решено установить впредь постоянное дежурство подводной лодки на позиции у Бенгшера перед входом в Финский залив. Этой лодке поручалось, в целях обоснования и облегчения предположенных в дальнейшем операций, по возможности выяснить: 1) действительно ли русские суда пользовались фарватером от Бенгшера через шхеры к Ганге, 2) каков обычный путь военных и торговых судов, выходящих из Ганге: проходит ли он целиком по шхерному фарватеру или же суда сначала идут морем, южнее Оландских островов, входя в шхе-

---

[1] Або-оландские шхеры имели чрезвычайно важное стратегическое значение для русского флота, не столь как база для него, а как выдвинутый в море район, обладающий несколькими выходами прямо в открытое море, сообщенный внутренними шхерными фарватерами с Финским заливом.

Або-оландский район трудно заблокировать и заградить минами. Русские корабли его выходами пользовались в течение всей войны, в то время как устье Финского залива было густо забросано минами — русскими и немецкими.

Как только для русского командования выяснилась возможность удержания этого района в своих руках, тотчас возникла идея об оборудовании Або-оландской укрепленной позиции, имеющей назначением защиту района. Уже на зиму 1914—1915 гг. сюда предполагалось перевести корабли второй линии: линкоры *Цесаревич* и *Слава*, крейсеры *Аврора* и *Диана* и отряд канонерских лодок. — *Прим. ред.*

ры лишь близ Утэ. Дежурным лодкам впредь, как и раньше, разрешалось проходить на восток до Ревеля. Затем контр-адмиралу Берингу поручалось выяснить достоверность сведений, что русские устраивают или уже устроили себе базу на Оландских островах. Для подготовки обстрела рейда Мариехамна главнокомандующий признал весьма желательным послать на разведку легкий крейсер для отыскания вспомогательных точек наводки и постановки временного ограждения. Было решено теперь же приступить к основательному уничтожению маяков и знаков в южной и юго-западной частях Оландских шхер, поскольку это не могло помешать нашим собственным операциям. Разрушение маяка Бенгшер и уничтожение постов связи на Богшере и Логшере было предоставлено усмотрению начальника отряда.

Контр-адмирал Беринг вернулся на *Аугсбурге* в Свинемюнде 12 декабря и тотчас же приступил к исполнению полученных приказаний. Непрерывное наблюдение за входом в Финский залив и шхерными фарватерами у Ганге в это время года, вследствие условий погоды, стало уже довольно затруднительным. *U-26* вернулась 2 декабря, не выполнив задания: вследствие повреждения в машине и непогоды ей пришлось прервать операцию. Лодка вышла из строя на три—четыре недели. 9 декабря ко входу в Финский залив была послана *U-25*. Она должна была занять позицию милях в 10 к SO от Бенгшера и наблюдать за идущим туда шхерным фарватером. На этот раз лодка *U-25* вышла из Данцига без конвоира, между тем как в предыдущий поход подводную лодку *U-26* еще сопровождал до северной оконечности Готланда угольщик *Эдмунд Хуго Стиннес*. Так, под влиянием боевого опыта, постепенно возрастало доверие к самостоятельности и дееспособности наших подводных лодок.

Число миноносцев отряда Беринга возросло: 7 декабря присоединились два миноносца: *G-134* и *T-97*. Оба были приведены из западной Балтики (из 4-й флотилии).

Контр-адмирал Беринг решил сначала произвести разведку перед Мариехамном, чтобы выяснить, возможно ли и стоит ли бомбардировать его линейными кораблями. Разведка должна была выяснить оборудование фарватеров и наличие вспомогательных точек наводки. Так как главно-

командующий не желал рисковать кораблями при этом подготовительном походе, то проникновение во внутренние воды Оландского архипелага было им запрещено. Тем не менее операция оставалась весьма смелой в навигационном отношении, так как в это время года условия погоды в таких высоких широтах очень тяжелы и сильно затрудняют плавание [1].

15 декабря в 23.45 отряд контр-адмирала Беринга вышел из Данцига и взял курс восточнее Готланда.

Четыре малых крейсера — *Амацоне, Аугсбург, Любек* и *Тетис* — шли впереди в разведочном строю с интервалом между крейсерами в 21 милю, чтобы иметь наблюдение за возможно большим пространством моря. Флагманский крейсер *Принц Адальберт* с шестью миноносцами 20-й полуфлотилии шел сзади. Госпитальное судно *Император* и два угольщика — *Отто Хуго Стиннес* и *Оберпрезидент Дельбрюк* — с утра 17 декабря должны были находиться близ Хоборга, у южной оконечности Готланда, в распоряжении начальника отряда. Марш-маневр протек без происшествий. В 1.00 17 декабря отряд достиг линии Готска-Сандэ — пловучий маяк Сарычев. Здесь был возвращен обратно *Амацоне* из опасения, что при встрече с неприятелем он, из-за своего малого хода, подвергнется чрезмерной опасности.

Крейсер должен итти обратно западнее Готланда, ведя при этом торговую войну. *Аугсбург* также отделился от отряда для выполнения своей особой задачи—разведки подходов к Мариехамну и Фегле-фьорду. Остальные крейсеры продолжали итти на север и в 7.25 достигли линии Богшер—Дагерорт. *Любек* и *Тетис* были высланы в дозор ко входу в Финский залив на линию Утэ—Некмангрунд, причем вна-

---

[1] Описываемая операция почти совпала по времени с крупной заградительной операцией русского флота. 14 декабря в сильный шторм с пургой вышли в море, в сопровождении *Олега* и *Богатыря, Рюрик, Баян, Адмирал Макаров* и заградитель *Енисей* (последние четыре—с минами) с целью нового заграждения подходов к Данцигу и Пиллау. *Олег* и *Богатырь* должны были конвоировать *Енисей,* а броненосные крейсеры — выполнить постановку самостоятельно. У *Баяна* случилось повреждение в машине, и он должен был вернуться, прочие же корабли выполнили свою задачу, поставив заграждение банками (180 мин) на подходах к Данцитской бухте.

чале около Утэ держался *Любек, Принц Адальберт* остался у Богшера для поддержки легких крейсеров, так как о походе глубокосидящего крейсера в Оландсхаф не могло быть и речи. Дул северный ветер силою в 3 балла, временами очень порывистый, по временам падал снег. *G-134* и *T-97* были посланы для осмотра маяка Богшер, на который был высажен с катера судовой десант. Выяснилось, что пост, со времени разрушения его в сентябре этого года, остался необитаем и внутренность маячной башни была совершенно разрушена артиллерийским огнем. В погребе были найдены и взорваны пять бочек керосина. Одновременно *G-136* выяснил, что расположенная к NO скала, на которой находился морской предостерегающий знак, также покинута.

Между тем *Любек* вышел на разведку к маяку Утэ. Подойдя ближе, он в 9.50 заметил вблизи маяка несколько облаков дыма: с расстояния 8 миль стало видно, как между островками из Утэ выходили суда. Они были видны на таком расстоянии только благодаря прозрачности воздуха и рефракции, так что сначала нельзя было определить тип. При наблюдении с мостика искажение было очень сильно, а посланный на марс корабельный гардемарин принял их сперва за паровые катера, но затем с несомненностью установил, что это подводные лодки. Это же, в конце концов, признали и на мостике, когда отчетливо увидели, как лодки, погрузившись, исчезли, а ранее были видны белые облака от газолина. Было насчитано с достоверностью не менее пяти лодок; по всей вероятности, их было шесть. Спустя несколько минут после погружения, из шхер вышло еще судно, двухмачтовое, однотрубное, его приняли за русскую канонерскую лодку *Храбрый*. Командир *Любека* из сравнительно быстрого появления русских сил после обнаружения *Любека* вывел заключение, что русские намерены отрезать отступление на запад обоим крейсерам, которые, при столь ясной погоде, несомненно, были издали замечены с Утэ. Поэтому он решил вместе с *Тетис* итти на соединение к флагманскому крейсеру, но в 10.40 получил по радио приказ начальника отряда всем судам немедленно отходить на линию Готска-Сандэ — пловучий маяк Сарычев.

Адмирал, непрерывно извещаемый *Любеком* по радио о результатах наблюдения, пришел к тому же заключению, что и командир *Любека*. На *Принце Адальберте* уже в 8.00 услышали очень оживленные русские радиопереговоры. Вероятно, в это время русские наблюдательные посты заметили *Любек*. Быстрота, с которой подводные лодки вышли в море со своим конвоиром,—по истечении всего 2 часов, уже в 10.00— заставляла предполагать налаженность наблюдений и вахтенной службы. Дальнейшее нахождение наших крейсеров перед Финским заливом, после того, как внимание русских было привлечено, становилось рискованным. Кроме того, в это время *Аугсбург* донес, что выполнил поручение и идет на соединение с отрядом. Поэтому дальнейшее пребывание флагманского броненосного крейсера на месте сбора крейсеров перестало быть нужным.

Аугсбург пересек линию Сэдерарм-Флетьян у входа в Ола́ндсхаф на рассвете 17 декабря и в 8.00 был у северного выхода с Мариехамнского рейда. Начиная отсюда, крейсер, весьма искусно управляемый, произвел порученную разведку Мариехамна и входов в Фегле-фьорд. При этом выяснилось, что обстрел большими кораблями якорных мест Мариехамна и Фегле-фьорда не сулит успеха. Расположенные впереди якорных стоянок холмистые и поросшие лесом шхерные островки мешали наблюдению с моря и совершенно скрывали самый город.

Большие корабли, вследствие недостаточных глубин, должны были бы держаться очень далеко, вспомогательных же точек наводки для стрельбы по невидимой цели с воздушной корректировкой было слишком недостаточно.

Командир *Дойчланда,* командированный на *Аугсбург* для участия в походе в качестве специалиста-заграждателя, установил, что постановка заграждений на подходах в Фегле-фьорду возможна в лунную ночь, а против Мариехамна, даже при хорошем освещении, крайне затруднительна. К тому же приходилось учитывать, что ранее полученное в морском генеральном штабе известие о намерении русских заградить минами южный выход Оландсхаф между Логшером и шведскими водами у Сэдерарма в течение декабря получило ряд веских подтверждений. Таким образом, все операции против Оландских островов и портов Ботни-

ческого залива сильно затруднялись, тем более, что изыскание курсов, безопасных от мин, требовало продолжительных наблюдений.

На обратном пути отряд пошел в том же разведывательном строю и опять восточнее Готланда. Госпитальное судно и оба угольщика были отосланы в Свинемюнде 18 декабря в 2.45. Когда контр-адмирал Беринг находился с крейсерами в открытом море, примерно посредине между южной оконечностью Готланда и Риксгефтом, с *Принца Адальберта* и *Аугсбурга* заметили вдруг повторные вспышки на юго-востоке, в направлении на предполагаемое место крейсера *Тетис*. Вначале думали, что это свет прожектора. Вскоре было получено радио с *Тетис:*

> «С 3.13 преследую судно с белым огнем, уходящее большим ходом в юго-восточном направлении».

Позднее поступило радио:

> «В 4.00 уничтожил артиллерийским огнем рыболовный пароход вспомогательного дивизиона *Сенатор Штрандес,* так как на повторные опознательные сигналы пароход не отвечал и открыл огонь. Личный состав подобран. Пароход горит и тонет. Место в 66 милях от Риксгефта на 355°».

Командир рыбачьего судна с частью своей храброй команды погиб вследствие происшедшего недоразумения. Позднейшее расследование показало, что с *Тетис* увидели в 2.45 в ясную ночь два белых огня с левого борта. Командир приказал сначала открыть прожектор, но за дальностью ничего выяснить не удалось. Тогда крейсер повернул на огни и несколько раз сделал опознательный сигнал прожектором. Рыбачий пароход не отвечал и стал уходить большим ходом на SO; *Тетис* начал погоню самым полным ходом. По рассказам спасенных с парохода, их командир сначала правильно принял *Тетис* за германский корабль, но затем решил, что это неприятельская подводная лодка, нарочно делающая неверные опознательные сигналы. В 3.07 *Тетис* сблизился с пароходом, снова показал опознательный и осветил свои марки на трубах. Ответа не последовало. Командир приказал осветить подозрительное судно прожекто-

ром и увидел маленький темносерый пароход с одной пушкой. Чтобы заставить его остановиться, был сделан для предупреждения один выстрел под нос пароходу. Однако, вместо того, чтобы повернуть на крейсер, пароход изготовил орудие и первым открыл огонь по *Тетис*, причем на последнем три человека были ранены и причинены небольшие повреждения. Командир *Тетис* вынужден был признать в судне неприятеля и со своей стороны открыл огонь, однако, дважды прекращал его, считая сопротивление парохода сломленным. Но так как пароход, окутанный дымом, продолжал стрелять, то и *Тетис* прекратил огонь лишь в 3.20. Только тогда, когда шлюпки крейсера подошли к горящему пароходу для спасения экипажа, обеим сторонам стало ясно трагическое недоразумение. Пароход затонул вскоре после того, как уцелевшие из экипажа были сняты. Кроме командира, был убит один матрос. Этот несчастный случай явился следствием условий войны, причем обе стороны с лучшими намерениями добросовестно исполняли свой долг. На пароходе погиб командир, бывший в то же время и командиром Дивизиона вспомогательных судов, который в роковую ночь производил поиски неприятельских подводных лодок в районе, указанном ему в конце ноября адмиралом Берингом.

Контр-адмирал Беринг со своим отрядом вернулся в Свинемюнде 18 декабря пополудни. Важнейшим событием похода было обнаружение неприятельских подводных лодок в Утэ[1]. Там был защищенный и пригодный для небольших судов рейд, который соединялся с открытым морем прямым и глубоким фарватером, удобным именно для подводных лодок. Благодаря своему положению, Утэ с удобством мог служить базой для подводных лодок, которые могли выставляться на позиции для преграждения входа в Финский залив. На такое их назначение указывала как быстрая готовность, так и действия показавшихся русских кораблей. Для активных действий лодок против германского побережья Утэ, как исходный пункт, также имел преимущество перед Ре-

---

[1] С тех пор как выход из Финского залива стал небезопасным, лодки пользовались преимущественно фарватерами Эре и Утэ. — *Прим. ред.*

велем ввиду значительного сокращения пути подхода и меньшей продолжительности замерзания. Кроме того, тот факт, что *Любек* видел пять или шесть подводных лодок, позволял предполагать присутствие в их числе английских лодок, так как, по нашим сведениям, из русских подводных лодок только четыре (типа «Акула») были пригодны для действий вне пределов чисто местной обороны портов. По этим соображениям, контр-адмирал Беринг считал важным и полезным как можно скорее предпринять операцию против Утэ, уничтожить находившиеся там легкие русские силы и сделать стоянку там непригодной для использования в качестве базы. Грос-адмирал принц Генрих с ним согласился, однако, оставил за собой выбор времени для выполнения задачи. Он имел в виду сначала провести поход до Готланда с несколькими предоставленными ему линейными кораблями Флота открытого моря, чтобы поддержать у русских впечатление, что для войны в Балтике в любое время имеются в поддержке крупные морские силы. Главнокомандующий не имел в своем распоряжении эскадры для операции в Балтийском море с сентября. Теперь командующий Флотом открытого моря предоставил ему 24 декабря на несколько дней четыре корабля 5-й эскадры, и верховное командование дало разрешение на поход их до Готланда. Этот поход 5-й эскадры продолжался с 26 по 30 декабря. Отряд Беринга на это время был подчинен командиру эскадры и соединился с дивизией линейных кораблей 27 декабря в Померанской бухте у Одер-банки. Во время похода он составлял головной дозор и охранение от подводных лодок и миноносцев. Поход прошел благополучно. 28 декабря в 2.17 линейные корабли достигли Хоборга на южной оконечности Готланда, затем, до наступления темноты, шли в виду западного берега острова, после чего вернулись в Киль. 29 декабря с 12.50 отряд контр-адмирала Беринга был отпущен на высоте южной оконечности Эланда, так как при поднявшемся сильном юго-восточном шторме охранение легкими крейсерами и миноносцами, ввиду трудности их плавания против волны, оказалось неосуществимым. 30 декабря в 10.15 контр-адмирал Беринг вернулся с отрядом в Свинемюнде. Здесь его ожидало разрешение на операцию против Утэ, как только наличие исправных подводных ло-

док позволит занять позицию перед Финским заливом. Принц считал эту меру необходимой для защиты от Утэ с фланга. Однако, в то время в строю не было ни одной подводной лодки. *U-A* уже 17 декабря прибыла в Киль для длительного ремонта. *U-25* вернулась из похода 21 декабря. Командир ее атаковал 16 декабря в 4 милях к западу от Бенгшера неприятельскую подводную лодку[1] из носовых торпедных аппаратов торпедами, выпущенными по поверхности, и с расстояния 200—300 *м* (1,5 кабельтова) произвел выстрел. Взрыва слышно не было. Хотя неприятельская подводная лодка исчезла, однако, на попадание рассчитывать не приходилось ввиду волнения в 5—6 баллов. *U-23* вернулась в Данциг уже 23 декабря. Вследствие непогоды и повреждения в машине она должна была преждевременно прервать свою операцию. Условия погоды в восточной Балтике в этот период времени делали успешные действия подводных лодок маловероятными. Продолжительность ремонта *U-23* была неопределенна. Вопрос о времени операции против Утэ зависел, таким образом, от времени окончания ремонта *U-25* и *U-26*.

Глава XV

ОБНАРУЖЕНИЕ РУССКИХ МИННЫХ ЗАГРАЖДЕНИЙ В СРЕДНЕЙ ЧАСТИ БАЛТИЙСКОГО МОРЯ В ЯНВАРЕ 1915 г.

Более точного обследования русского заграждения, обнаруженного перед Мемелем в ноябре 1914 г., не было произведено вследствие недостатка в тральщиках. Однако, вскоре все чаще стали появляться указания, что это заграждение не единственное. Во второй половине декабря четыре штеттинских парохода, вышедшие в свои обычные рейсы между портами Балтики, не прибыли к месту назначения, что вызвало вполне понятную тревогу в судовладельческих кругах

[1] Это была английская подводная лодка *Е-1*. Она шла в надводном состоянии, когда ее атаковала германская лодка, выпустившая две торпеды, из коих одна прошла вплотную к лодке; только случайно замеченный перископ и немедленный поворот *Е-1* спасли ее от гибели. — *Прим. ред.*

Штеттина, Кенигсберга и Любека. 9 января 1915 г. на восточный берег Готланда выбросило спасательный буек и шлюпку с парохода *Стокгольм,* который 18 декабря вышел из Любека в Кенигсберг и к месту назначения не прибыл. Стало очевидно, что пароход погиб. Кроме того, 29 декабря одним из линейных кораблей 5-й эскадры, возвращавшихся от Готланда, была обнаружена милях в 20 восточнее Борнхольма пустая спасательная шлюпка парохода *Эльга Хуго Стиннес 15,* так что была установлена гибель и этого парохода, шедшего из Кенигсберга в Копенгаген. Пароходы *Город Любек* и *Леббин II* пропали без вести. Главнокомандующий морскими силами Балтийского моря не разделял тревоги заинтересованных судовладельческих кругов. К тому же он не мог приказать обследовать главные пути в Балтике, так как единственная пригодная для этого подчиненная ему часть — 2-й дивизион тральщиков — в декабре была послана на завод для ремонта и должна была быть в готовности лишь к концу января. Оба вспомогательных дивизиона годились только для траления выходов из портов и прибрежных фарватеров. Поэтому главнокомандующий ограничился вначале следующими мерами: судовладельцам было дано указание, идя в Кенигсберг, держаться больших глубин севернее банки Штольпе до меридиана Хела, далее итти мимо Хела и Кальберг, вплотную прижимаясь к берегу вплоть до входа в Пиллау. Судоходные предприятия должны были предложить капитанам своих пароходов, по прибытии в порт назначения, сообщать телеграфом главнокомандующему в Киль о всех замеченных в пути подозрительных судах, а также каждый раз представлять нанесенные на карту курсы, коими они пользовались во время данного рейса. Таким путем предполагали установить безопасность отдельных фарватеров. Приходилось, конечно, считаться с тем, что при таком отношении к вопросу русские заграждения будут обнаруживаться днищами коммерческих и военных судов, что, к сожалению, уже случилось с броненосным крейсером *Фридрих-Карл.* Однако, для главнокомандующего и начальника его штаба главною целью оставалось нанесение непосредственного урона неприятелю действиями наших морских сил. Защита же своей торговли и действия против неприятельской были второстепенной задачей, которая не

могла быть выполнена одновременно с главной ввиду недостаточности наличных сил. Этот взгляд главнокомандующего к тому же был в полном соответствии с оперативным приказом для Балтийского театра.

U-26 закончила ремонт 2 января, и контр-адмирал Беринг назначил начало операции против Утэ на 3 января.

В 16.00 этого дня корабли его отряда вышли в море из Свинемюнде и Данцига. Однако, быстро засвежевший юго-восточный ветер, скоро перешедший в шторм, заставил их уже к вечеру вернуться в гавани. Опыт последних операций указывал, что для успешного применения миноносцев и подводных лодок следует выжидать благоприятной погоды. 6 января метеорологические станции сообщили о предстоящих нескольких днях затишья, и адмирал Беринг в 17.30 снова вышел в море. Отряд в разведывательном строю прошел без происшествий восточнее Готланда, и в 3.33 8 января крейсеры *Принц Адальберт* и *Тетис* и 20-я полуфлотилия миноносцев достигли пункта, отстоящего примерно на 20 миль к SSW от маяка Утэ. Для обеспечения с флангов *Любек* был уже раньше отослан к западу, в район между Свенска-Хегарне и Богшером, а *Аугсбург*—к востоку до высоты Бенгшера. Для этой же цели в качестве прикрытия с фланга уже с 8.00 7 января близ Бенгшера находилась подводная лодка *U-26*, имевшая назначение атаковать неприятельские суда при подходе их из Финского залива. С 3.00 погода не благоприятствовала задуманному предприятию: дул слабый юго-восточный ветер, было облачно и временами падал снег, ухудшая видимость. Однако, все это не считалось столь большой помехой, чтобы тотчас же прервать операцию. Поэтому контр-адмирал Беринг решил выполнить свой план и в 4.16 послал крейсер *Тетис* и 20-ю полуфлотилию для атак на внутренний рейд Утэ. Пара миноносцев должна была итти впереди с тралом, а за ними—следовать *Тетис* с остальными миноносцами. Крейсер должен был, в случае надобности, поддержать миноносцы артиллерийским огнем. *Принц Адальберт,* в качестве резерва, следовал с 4.28 на большом расстоянии малым ходом за *Тетис*. Погода вскоре ухудшилась, видимость продолжала уменьшаться, и пошел густой снег. Уже в 4.39 у тралящей пары миноносцев лопнул трал, вероятно, по причине слиш-

ком большого расхождения их вследствие волнения. Повторная заводка трала продолжалась более часа и была закончена только в 5.53. Таким образом, получилась значительная затяжка операции, которая, по плану, должна была быть закончена еще до рассвета. Когда трал был снова поставлен и *Тетис* снова дал ход, снег усилился настолько, что видимость стала ничтожной. Через несколько минут трал снова лопнул, и командир *Тетис* решил, во избежание дальнейших промедлений, итти дальше вообще без трала. *Тетис* пошел вперед, непрерывно измеряя глубину, и в 7.25 достиг бакана с шестом, где глубина внезапно уменьшалась до 8 *м* (28 фут.); очевидно, это была банка, не обозначенная на наших картах. Когда контр-адмирал Беринг на крейсере *Принц Адальберт* увидел, что *Тетис* внезапно застопорил машины, дал задний ход и затем повернул, у него создалось впечатление, что крейсер не имеет точного места и он ошибся в прокладке. В это время с флагманского корабля Утэ не было видно; виднелось несколько белых заснеженных островков, по которым нельзя было определиться. Поэтому адмирал и его флаг-капитан решили, что отряд снесло во время трехчасового ожидания, когда суда держались малым ходом. Поэтому он счел за лучшее немедленно прекратить операцию. В действительности положение *Тетис* и миноносцев было иное, чем думал находящийся сзади адмирал.

Как раз в момент прекращения операции, в 7.30, несколько прояснило, и флагманский миноносец 20-й полуфлотилии ясно увидел маяк Утэ в 5,5 милях к северу. Следовательно, счисление было совершенно правильно. Вскоре и *Тетис* смог определиться по пеленгам береговых предметов. Таким образом, дальнейшее продвижение *Тетис* и миноносцев было вполне возможно. Впрочем, от надежды на поддержку *Принца Адальберта* следовало отказаться вследствие малых глубин на фарватере. Виды на успех операции были также невелики, так как тем временем уже рассвело, а до Утэ оставалось еще 9 миль; внезапность появления, таким образом, стала невозможной. На это указывали и начавшиеся вскоре после 8.00 оживленные неприятельские радиопереговоры. Очевидно, либо береговая станция, либо находившееся на рейде судно с радиотолеграфом доносили о появлении

наших крейсеров. При возвращении отряд был настигнут около полудня сильным восточным штормом. Волнение исключало возможность использования миноносцев и принудило адмирала вернуться в Свинемюнде западнее Готланда, чтобы итти под защитой этого острова. 9 января в 4.00 крейсеры и миноносцы вошли в Свинемюнде.

Прекращение операции, о которой контр-адмирал Беринг лично доложил главнокомандующему в Киле 18 января, адмирал объяснил прежде всего исключительной трудностью плавания в шхерах без лоцманов. Имевшиеся карты были русского происхождения и казались недостаточно надежными для следования глубокосидящего судна до Утэ. Операция подтвердила, что в подобных случаях место командующего — впереди, так как только тогда он может быстро оценивать обстановку и принимать решения. Причина неудачи тралившей пары миноносцев заключалась в недостаточной практике командиров в этой отрасли, весьма неблагоприятной погоде и характере фарватера.

Повторение операции было мыслимо только с легкими крейсерами и миноносцами. Конечно, и в этой измененной форме она могла состояться лишь спустя некоторое время, когда русские приобрели бы вновь уверенность в своей безопасности. Разгадали ли русские намерение произвести налет на Утэ или же они приняли его за демонстрацию, — осталось неизвестным, так как германские суда были обнаружены ими далеко в море. *U-26* вернулась в Данциг 10 января, — вследствие тумана и снега она прервала свою деятельность, не обнаружив признаков неприятеля.

Дальнейшие несчастные случаи на минах заграждения в средней части Балтики заставили контр-адмирала Беринга отложить всякие наступательные действия.

4 января взорвался на мине и затонул со всем экипажем пароход *Латона* у Шольпина между банкой Штольпе и берегом (см. схему 8). На следующий день для обследования этого подозрительного района, расположенного под самым берегом, вышел вспомогательный дивизион тральщиков из Свинемюнде и обнаружил русское заграждение между банкой Штольпе и берегом. При этом один из тральщиков наткнулся на мину и затонул, командир и 15 человек экипажа погибли. Суда дивизиона, вследствие большой

осадки, были неприспособлены к тралению заграждения, глубина постановки которого местами была только 1,5 *м* (5 фут.). Поэтому контр-адмирал Беринг немедленно отозвал дивизион в Свинемюнде.

Таким образом, факт наличия второго русского заграждения, на этот раз в средней части Балтики, был доказан [1]. Морской генеральный штаб считал необходимым для успокоения морской торговли немедленно протралить главные судоходные пути и затем уничтожить обнаруженные в Балтийском море заграждения. Поэтому командующему Флотом открытого моря было предложено послать в Балтийское море дивизион тральщиков. Однако, это оказалось невозможным. Грос-адмирал принц Генрих, считая, что путь севернее банки Штольпе можно предположить безопасным, со своей стороны нашел возможным не настаивать на немедленной присылке дивизиона тральщиков и подождать окончания ремонта 2-го дивизиона тральщиков, намеченного в конце января. Иных средств в его распоряжении не было. Выяснилось чрезвычайное неудобство того, что в декабре 2-й дивизион был послан в ремонт целиком, а не по-полудивизионно или попарно; тогда несколько тральщиков все время были бы налицо и могли бы производить обследование и контрольное траление. 15 января еще один торговый пароход — *Грете Хуго Стиннес* — погиб на мине в 50 милях к северо-востоку от Хела, так что и в этом районе пришлось предположить наличие русского минного заграждения.

Несмотря на эти признаки усиленной заградительной деятельности русских в Балтийском море, главнокомандующий предполагал на январь еще две крупные операции с надводными силами [2]. Предполагалось энергичное нападение крейсеров отряда Беринга, под прикрытием 5-й эскадры линей-

[1] К этому времени русскими было поставлено десять минных заграждений на всех главнейших направлениях к Данцигу и Пиллау. — *Прим. ред.*

[2] 13—14 января 1915 г. была выполнена новая заградительная операция, в которой участвовали *Россия, Богатырь* и *Олег* — в качестве заградителей, *Рюрик, Баян* и *Адмирал Макаров* — в качестве прикрытия. Это была особенно смелая операция, так как *Россия,* не будучи замеченной противником, прошла за остров Борнхольм и поставила заграждение в южной части Балтийского моря (100 мин) на меридиане маяка Аркона. *Олег* и *Богатырь*

ных кораблей, на шведскую контрабандную торговлю в Ботническом заливе, а затем, на обратном пути, — повторный обстрел крепостных сооружений в Либаве. Обе операции были обсуждены 18 и 19 января с начальником 5-й эскадры и вызванным в Киль адмиралом Берингом, а затем обе операции были отставлены. Первая — по представлению морского генерального штаба, который желал избежать какого-либо нарушения шведских торговых интересов, так как в то время велись дипломатические переговоры. Вторая операция — обстрел Либавы — не состоялась потому, что контр-адмирал Беринг не мог гарантировать достаточной безопасности от мин вследствие слабости наличных средств и неопытности миноносцев в тральном деле. Поэтому адмирал Беринг получил приказание использовать ближайшую благоприятную погоду и предпринять с *Аугсбургом* и четырьмя миноносцами разведку до южной границы Оландсхафа.

Участие крейсера *Принц Адальберт* и остальных миноносцев было предоставлено усмотрению адмирала. *Любек* и *Тетис* были посланы в Киль 19 января для ремонта в адмиралтейской верфи. 20 января контр-адмирал Беринг вернулся в Свинемюнде. Уже 22 января он вышел в море с крейсерами *Принц Адальберт, Аугсбург* и миноносцами.

Отряд направился к северу в двух группах: одна шла западнее Готланда в составе *Аугсбурга* и миноносцев *G-133, G-134, G-135* и *G-136*, другая — восточнее Готланда, в составе флагманского крейсера, миноносцев *G-132, Т-97* и двух миноносцев 4-й флотилии, временно прикомандированных для участия в операции,— *S-129* и *S-131*. Около полудня следующего дня, находясь восточнее Готланда, адмирал решил изменить свой первоначальный план. Ясная погода при равномерном легком юго-восточном ветре и благоприятных показаниях барометра позволяла рассчитывать на успех предприятия против Либавы и обстрела ее крейсером *Принц Адальберт*. Правда, главнокомандующий отказался от этого намерения, так как сам начальник отряда не брался обеспечить безопасность линейных кораблей при не-

---

поставили два заграждения (по 100 мин) на Ost от Борнхольма, вблизи заграждений, поставленных 19 ноября.— *Прим ред.*

опытности своих миноносцев в тральном деле. Однако, для одиночного корабля контр-адмирал Беринг считал эти опасения не столь серьезными. Ширина протраленного пространства в 160—200 *м,* для перекрытия какового понадобилось бы три миноносца, представлялась ему достаточной для *Принца Адальберта,* в особенности при следовании его по наиболее безопасному пути. Таковым он считал путь, которым подводная лодка *U-25* шла на Либаву от Стейнорта во время похода 14—18 января. Этот поход был предпринят по приказанию главнокомандующего для отыскания свободного от мин подхода к Либаве, в качестве подготовки на случай проведения предположенного обстрела. Лодка подошла к Либаве с севера от Стейнорта и не обнаружила входящих и выходящих из порта судов. В порту были замечены пять пароходов и два парусника; маяки не горели; равным образом между Стейнортом и Либавою морских предостерегательных знаков не оказалось. Очевидно, русские все еще не могли пользоваться портом.

Контр-адмирал Беринг решил также подойти сперва к Стейнорту, а затем, придерживаясь 20-*м* глубин, итти вдоль берега к Либаве. Для облегчения подхода к берегу у Стейнорта миноносец *G-132* должен был стать на якорь в 5 милях от маяка и держать на планшире два белых огня рядом, видимых только с моря. Траление было поручено остальным трем миноносцам, которым надлежало поставить тралы в 22 милях к западу от Стейнорта и итти в 400 *м* (2 кабельтовых) впереди *Принца Адальберта.* В 16.00 отряд подошел к северной оконечности Готланда, чтобы хорошо определить исходное место, а затем лег на Стейнорт. 24 января в 1.30 тралящая группа получила приказание стать впереди, а *G-132* был послан на свое место перед Стейнортом. В 2.30 завели трал, и *Принц Адальберт* пошел к Стейнорту 10-узловым ходом, вслед за тралящей группой. В 4.13 с мостика крейсера было замечено справа судно без огней, и курс был резко изменен на него. В тот же момент *Принц Адальберт* несколько раз ударился о дно и затем остановился. Судно без огней было миноносцем *G-132,* шедшим к назначенному ему якорному месту. В то же время идущая впереди тралящая группа миноносцев, бросая лот, обнаружила резкое падение глубины с 20 *м* на 8 и затем на 4 *м*

и дала соответствующий предупредительный сигнал. Однако, было слишком поздно,— флагманский корабль, очевидно снесенный течением к северу, уже сидел на камнях. Берег был совсем близко, так что с рассветом обнаружились его очертания. Несколько междудонных отделений крейсера было пробито, и своими машинами крейсер не мог сняться. Попытки миноносцев стащить его также не имели успеха. Находясь на виду у русского поста Стейнорт, приходилось считаться с тем, что, как и при аварии *Магдебурга*, неприятель будет срочно извещен, и его корабли, прибыв с наступлением дня, уничтожат почти беззащитное судно. Ближайшая поддержка большими кораблями могла быть получена только из Киля и, конечно, не могла подоспеть своевременно. На крейсере начали уже облегчать судно, спуская шлюпки и выбрасывая лишние материалы, когда капитан-лейтенанту Герке пришла в голову мысль: приподнять крейсер волной от проходящих мимо него самым полным ходом миноносцев в сомкнутом походном строю, давая одновременно машинам крейсера самый полный ход назад. При втором выполнении этого маневра крейсер в 6.02 сошел с камней и отошел от берега западным курсом, как раз вовремя, так как спустя несколько минут со Стейнорта был несколько раз сделан сигнальным прожектором опознательный сигнал по направлению на *Принца Адальберта;* на сигнал было отвечено тем же сигналом. Таким образом, удалось в последнюю минуту скрыть от русских происшедший несчастный случай. О продолжении операции не могло быть и речи. Пришлось возвращаться в Свинемюнде. *Аугсбург*, который за истекшую ночь не обнаружил в районе западнее Готланда ни неприятеля, ни торговых пароходов, также пошел в Свинемюнде со своими четырьмя миноносцами.

Грос-адмирал принц Генрих получил известие о посадке на камни броненосного крейсера *Принц Адальберт* уже в 6.30. Он приказал крейсеру и адмиралу Берингу вернуться в Киль, где только и возможно было ввести крейсер в док. Главнокомандующий держался взгляда, что начальник действующего отряда не должен был самостоятельно решать действовать против Либавы. Наоборот, последний полагал, что действовал в духе указаний главнокомандующего, который 23 августа 1914 г. разрешил ему самостоятельно про-

ектировать и выполнять особые операции в Балтике своими силами. Лишь в тех случаях, когда должны были участвовать корабли, не принадлежавшие к постоянному составу Балтийских морских сил, главнокомандующий оставлял за собой право устанавливать подробности операции.

При возвращении в Свинемюнде *Аугсбург* в ночь на 25 января в 0.56 попал на русское минное заграждение в 20 милях к востоку от Борнхольма (см. схему 8, стр. 354). Ночь, к счастью, была ясная и тихая, при безветрии и спокойном море. Мина взорвалась у правого борта крейсера, шедшего 14-узловым ходом, против 3-й кочегарки, в которой 8 кочегаров были убиты. Корабль на короткий срок как бы приподнялся серединой вверх и сильно зарылся носом и кормой. Командир приказал тотчас же двум миноносцам завести трал и итти перед поврежденным *Аугсбургом,* так как он не знал, пройдено ли неприятельское заграждение. *Аугсбург* мог итти только малым ходом, и вынужден был следовать за миноносцами, так как на нем, вследствие минного взрыва, все компасы перестали действовать. За время до полудня главные машины неоднократно приходилось стопорить, — вследствие большой солености воды в котлах происходило вскипание, и пара хватало только на работу отливных помп.

В 11.30 решено было отказаться от пользования своими машинами, и *Аугсбург* был взят на буксир флагманским миноносцем 20-й полуфлотилии. Остальные миноносцы образовали охранение против подводных лодок, для которых буксирный караван мог сделаться легкой добычей. Контр-адмирал Беринг получил донесение *Аугсбурга* в 2.30, находясь на крейсере *Принц Адальберт,* севернее Борнхольма, и пошел на юг к проходу между Борнхольмом и банкой Адлергрунд для оказания помощи *Аугсбургу.* Одновременно он приказал по радио пловучим средствам Свинемюнде выслать буксирные пароходы навстречу поврежденному крейсеру, а находившимся в море угольщикам—возвращаться в Свинемюнде, оставляя Борнхольм к югу. В 13.00, находясь в 30 милях к NO от Свинемюнде, *Принц Адальберт* увидел буксируемый *Аугсбург.* Помощь уже была не нужна, так как крейсер входил в Померанскую бухту в сопровождении двух буксирных пароходов. Опасность от подводных лодок умень-

шилась вследствие появления мглы, превратившейся после полудня в густой туман. Едва успокоившись за участь *Аугсбурга,* адмирал получил в 10.10 радио крейсера *Гацелле,* что он только что подвергся торпедной атаке близ Арконы и получил повреждение[1]. Единственному оставшемуся при флагманском крейсере миноносцу было приказано немедленно итти на помощь *Гацелле. Аугсбургу* тоже было приказано отослать туда все миноносцы, без которых можно обойтись. *Принц Адальберт* и *Аугсбург* после этого благополучно прибыли в Свинемюнде вечером того же 25 января.

Крейсер *Гацелле* 24 января вышел из Аарэзунда, имея приказание командира Дивизии обороны побережья крейсеровать в районе между южным выходом Зунда, Треллеборгом (на шведском берегу) и Арконой. Погода 25 января была прекрасная, море спокойное, воздух прозрачный. Крейсер шел зигзагообразными курсами со скоростью 16 узлов. В 13.39 в 9 милях к NNW от Арконы в кормовой части корабля произошел сильный взрыв, отчего кормовые отсеки тотчас же наполнились водой и 2 человека в румпельном отделении были убиты. Немедленно после взрыва многие офицеры и матросы считали, что они ясно видели, по их словам, перископы подводной лодки с правого борта судна. Носовые орудия открыли огонь в указанном направлении. Вскоре после того, как была открыта первая мнимая подводная лодка, другая часть команды заявила, что увидела прямо по носу вторую лодку, которая также подверглась обстрелу. Командир, раненый при взрыве, приказал взять курс на Аркону, чтобы привести тяжело поврежденный крейсер на мелкое место. На пути туда *Гацелле* потерял оба винта и остался без хода. Случайно проходил мимо по пути из Треллеборга в Засниц шведский паром *Конунг Густав V,* но прежде, чем он успел взять поврежденный крейсер на буксир, появились посланные адмиралом Берингом миноносцы 20-й полуфлотилии. *Гацелле* был ими приведен на буксире в Свинемюнде 26 января в 8.15. Произведенный осмотр крейсера в доке позволил с уверенностью установить, что крейсер был поврежден миной заграждения, а не торпедой.

[1] Это было заграждение, поставленное *Россией* 14 января. — *Прим. ред.*

Это подтвердилось и тем, что 1 февраля 2-й дивизион тральщиков обнаружил на месте аварии большое русское заграждение. Кроме того, накануне аварии сам *Гацелле* расстрелял в 5 милях севернее Арконы плавающую мину, повидимому, всплывшую из того же заграждения, на котором крейсер подорвался на следующий день. Против предположения о подводной атаке говорило и то, что тяжело поврежденный корабль не подвергался дальнейшим атакам и был оставлен совершенно в покое. Наконец, неприятельские подводные лодки, наверное, не заняли бы позицию так близко от собственного минного заграждения.

Несчастия этого дня не ограничились посадкою на мель флагманского крейсера и выходом из строя двух крейсеров, подорвавшихся на минах. 25 января в 3.00 дирижабль *PL-19* после нескольких безуспешных, пресеченных непогодою, попыток, вылетел из Кенигсберга для бомбардировки Либавы и в назначенное время не возвратился. На борту дирижабля был запас горючего только на десять часов хода; радиотелеграфа не было. Когда вечером 25 января дирижабль не вернулся, тральщики вспомогательного нейфарвассерского дивизиона были высланы на поиски вплоть до Мемеля. 27 января русский морской генеральный штаб опубликовал, что 25 января цеппелин сбросил на Либаву девять бомб, орудийным огнем русских фортов сбит на море, и экипаж, в составе 7 человек, взят в плен. Должно быть, дирижабль, отягченный падающим снегом, при тяжелых условиях погоды, держался на недостаточной высоте и поэтому сделался добычей русских.

С выходом из строя флагманского и двух легких крейсеров наступательная деятельность отряда Беринга в восточной части Балтики резко прервалась. Активные действия пришлось отложить до весны. Заделка пробоин *Принца Адальберта* на Кильской верфи продолжалась до середины марта, ремонт *Аугсбурга* на заводе «Вулкан» в Гамбурге — до конца марта, а *Гацелле*, как сильно устаревший корабль, не оправдывавший расхода на ремонт, решено было не чинить вовсе, и 22 февраля 1915 г. он был исключен из списков флота. Условия погоды заставили прекратить также посылку подводных лодок в восточную Балтику. *U-26*, вернувшаяся из безрезультатного похода 10 января, донесла,

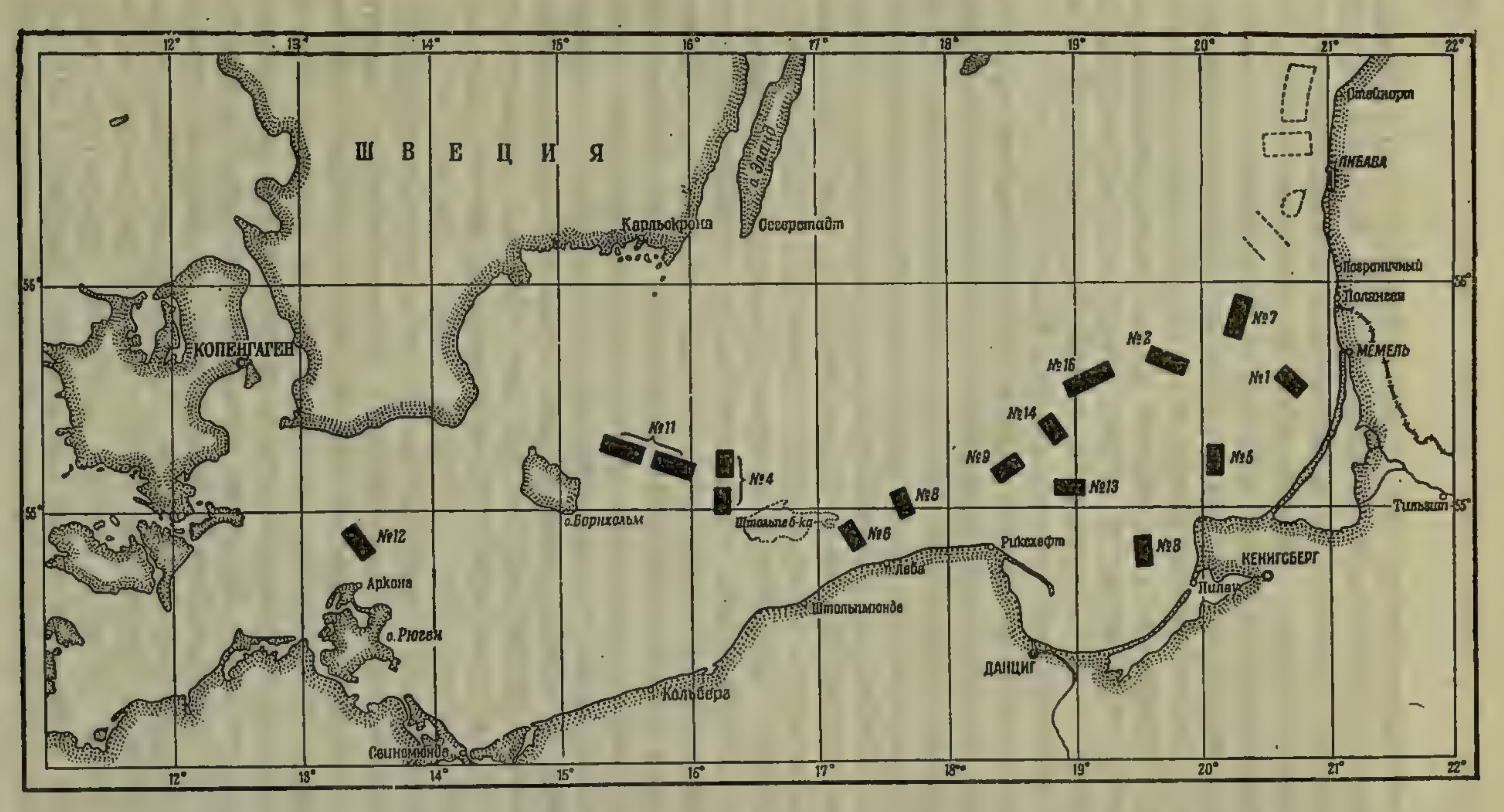


Схема 8. Карта минных заграждений, поставленных русскими судами у германских берегов (составлена П. В. Гельмерсен).

что, прежде всего, есть опасность обмерзания рубочного люка, чем уменьшается быстрота приготовления к погружению и самого погружения. Это были первые опытные данные действий подводных лодок в условиях русской зимы. Поэтому главнокомандующий приказал временно, до дальнейших распоряжений, прекратить все походы в восточную Балтику. Лодки должны были приступить к ремонту, с тем чтобы к середине апреля быть готовыми к военным действиям. Эти планы не осуществились, так как уже 17 февраля, после объявления подводной войны, подводная лодка *U-23* была, по приказанию высшего командования, передана Флоту открытого моря, а по окончании ремонта такое же назначение должны были получить остальные две подводные лодки (*U-25* и *U-26*).

На первый план выдвинулось теперь уничтожение русских минных заграждений, поставленных в средней части Балтийского моря. Пока было обнаружено четыре неприятельских заграждения, именно, у Мемеля, у банки Штольпе, севернее Арконы и восточнее Борнхольма (см. схему 8, стр. 354). К сожалению, все они были «нащупаны» днищами наших судов. Предполагалось, что севернее Хела, где 16 января 1915 г. затонул пароход Стиннеса, было еще русское заграждение; с достоверностью это было установлено лишь в апреле. Русские с большим искусством расположили свои заграждения на наших важнейших операционных линиях из западной в восточную часть Балтийского моря[1]. Поэтому, когда 29 января вышли из ремонта первые шесть тральщиков 2-го дивизиона, им было поручено прежде всего обследование района к северу от Арконы, начиная от места аварии *Газелле*. Уже 1 февраля дивизион обнаружил там большое русское заграждение. Границы его находились: восточная в 7,5 милях от Арконы на 14°, а западная — в 12 милях на NO. Заграждение тянулось в направлении на 324°, минный интервал — 50 *м* (164 фут.), глубина постановки — 4,5 *м* (15 фут.). Заместитель уволенного в отпуск контр-адмирала Беринга капитан 1-го ранга Михельсен получил от главнокомандующего указание, что главной задачей являет-

[1] Прилагается схема заграждений, поставленных русским флотом у германских берегов в течение кампании 1914 г.—*Прим. ред.*

ся планомерное обнаружение и уничтожение минных заграждений в Балтийском море к востоку от линии Аркона — Треллеборг. Для тральных работ в его распоряжение были предоставлены: 2-й дивизион тральщиков и вспомогательные дивизионы Нейфарвассера, Свинемюнде и Фридрихсорта. В помощь тральщикам для обнаружения места предполагаемых заграждений был предоставлен приспособленный для приема двух самолетов пароход *Ансвальд;* он был подчинен Михельсену и базировался на Свинемюнде.

После окончания работ у Арконы 2-й дивизион должен был протралить проход между Борнхольмом и банкой Одер или Померанской бухтой, так как в этом проходе тоже предполагалось заграждение. К счастью, предположение впоследствии не подтвердилось. Затем дивизион должен был установить размеры заграждения восточнее Борнхольма, на котором подорвался *Аугсбург.* Вспомогательному дивизиону из Фридрихсорта было приказано базироваться на Штольпмюнде и вытралить поставленное перед Штольпмюнде заграждение между банкой Штольпе и материком. Остальные два вспомогательных дивизиона предназначались для постоянных контрольных пробегов по прибрежным фарватерам, чтобы снова обеспечить сильно встревоженному торговому судоходству безопасное сообщение с портами восточной Балтики.

Выяснившийся за последние месяцы недостаток в Балтийском море тральщиков, пригодных для траления русских заграждений, частью очень неглубоко поставленных, решили возместить созданием специального дивизиона. Все суда вспомогательных дивизионов оказались непригодными для решения поставленных им задач в восточной части Балтийского моря вследствие большой осадки и малой мореходности. Здесь требовались быстроходные и подвижные мелкосидящие тральщики для уничтожения русских минных заграждений, поставленных частично очень мелко. Поэтому адмирал Беринг предложил составить дивизион из 12 моторных катеров водоизмещением по 8 *т,* длиною в 16 *м,* с двумя машинами по 60 НР, двумя винтами, осадкой менее 1 *м,* и снабдить их легкими тралами. Для подъема этих катеров и в качестве базы для них предполагалось приспособить бывшие торговые пароходы *Индианола* и *Инкула.* Та-

ким образом возможно было при всякой погоде быстро перебрасывать дивизион, и обеспечивалось помещение для личного состава. Последний был переведен с расформированного вспомогательного дивизиона тральщиков Свинемюнде. Дивизион должен был к апрелю быть в боевой готовности. Забегая вперед, можно уже здесь отметить, что этот созданный на Балтийском море новый тип катерного дивизиона тральщиков блестяще доказал свою применимость на всех морских театрах.

Закончив ремонт 6 февраля, *Любек* и *Тетис*, первые вновь готовые к действиям малые крейсеры, базируясь на Свинемюнде, проходили курс обучения и выходили в море вблизи места тральных работ, служа в то же время поддержкой работавшим дивизионам. По окончании обучения *Любек* и *Тетис* в конце февраля были назначены нести охранную службу в средней части Балтики, к востоку от линии Сандхаммер — Борнхольм — Иерсхефт. Появления здесь русских в эти месяцы ожидать не приходилось, вследствие замерзания их портов. Корабли Дивизии обороны побережья попеременно пользовались временем с января по апрель для ремонтных работ и для восстановления полной боевой готовности. Первый период войны на Балтийском море закончился естественным образом вследствие климатических условий.

Глава XVI

ОБЗОР ПЕРВОГО ПЕРИОДА ВОЙНЫ

После первых семи месяцев войны легко можно было предугадать дальнейший ход морской войны в Балтике. Русские с начала войны положили в основу своих действий оборонительную стратегию и лишь временами нарушали движение у наших берегов своими заградительными операциями. Германские морские силы действовали в Балтике также оборонительно, но их действия были совершенно иные, чем пассивная, чисто местная оборона побережья значительно более сильным русским флотом. За эти семь месяцев слабые германские морские силы несли службу в море, вдали от баз, всемерно стараясь обмануть и тревожить противника и вредить ему. Главнокомандующий Балтийскими морскими

силами толковал данный ему верховным командованием оборонительный оперативный приказ возможно более свободно,— боевые походы до самых вражеских позиций следовали один за другим. Небезынтересно сравнить деятельность британского Гранд-Флита, также оборонительную: несмотря на свое подавляющее превосходство, он ограничивался непрерывным наблюдением и осторожной разведкой, предпочитая бескровное, но верное удушение врага решительному бою. Владение морем в течение первых семи месяцев войны было крепко в наших руках. Тем самым было выполнено высшее требование, которое можно было поставить нашим Балтийским морским силам. Правда, нам не удалось развить торговую войну и борьбу с английской контрабандой на нейтральных судах до размеров, желательных с военной точки зрения. Политические руководители считали необходимым проявлять особенную предупредительность по отношению к Швеции и Дании, а это исключало возможность энергичного военного вмешательства. С другой стороны, германская морская торговля с Швецией и Данией все возрастала, протекая под защитой военного флота без какой-либо помехи со стороны неприятеля. Также не была нарушена ни одним неприятельским выстрелом корабельной артиллерии спокойная работа наших больших торговых портов и военных верфей. Наши торговые суда без помехи доставляли из Боттен-Вика шведскую железную руду, столь жизненно необходимую для нашей сталеделательной промышленности. Наконец, наши эскадры и подводные лодки Флота открытого моря производили ученья в Кильской бухте столь же безопасно, как и в мирное время, чем обеспечивалась постоянная готовность личного состава и оружия.

К сожалению, наши военные действия в Балтике не встречали заманчивых объектов нападения: русский флот не выходил за пределы обороны берегов. Русские торговые порты и прибрежные города находились за сильнейшими береговыми укреплениями Финского залива. Если бы мы сломали о них зубы при попытке их атаки, это было бы выгодно не только для русских, но, прежде всего, для англичан и, конечно, не стоило связанных с этим неизбежных потерь. Наоборот, для русского флота германская тор-

говля в Балтике была крупным и благодарным объектом для нападения, тем более, что значение ее для ведения войны все возрастало. Равным образом, неожиданный удар по нашим слабым морским силам сулил каждому русскому флагману большие выгоды. Русское командование могло поддержать своего союзника — Англию — энергичной деятельностью своего флота.

При тяжелом положении нашего хозяйства мы не долго смогли бы выносить прекращение нашей балтийской торговли и угрозу нашим балтийским портам. Мы были бы вынуждены перебросить часть сил из Северного моря на Балтийский, второстепенный, театр. Благодаря пассивности и неповоротливости русских мы были избавлены от необходимости такого попеременного усиления на одном театре за счет другого. В этот период войны морское командование могло сосредоточить свои главные силы в Северном море против Англии.

Сравнение потерь в судовом составе, правда, оказывается неблагоприятным для нас. Однако, мы были нападающими в позиционной войне, которую вел противник, укрытый за сильнейшими, самой природой созданными, оборонительными линиями. В дальнейшем периоде войны, когда выяснилась безнадежность попыток выманить неприятеля, мы ограничились утверждением нашего владения морем и вели обширные заградительные операции. Впоследствии, когда армия создала предпосылки, необходимые для совместных действий армии и флота, мы перешли к наступательным операциям большого масштаба.

Английское командование, со своей стороны, в течение этих первых семи месяцев не использовало возможностей, открывавшихся благодаря присутствию в Балтике союзного русского флота. Между тем, английский и русский флоты вместе имели подавляющее превосходство над германским. Только две английские подводные лодки, совершившие поразительно мало и не имевшие за рассматриваемый период никакого успеха, были посланы британским адмиралтейством в Балтику.

Достижения германского флота за рассматриваемый период могут быть правильно оценены только при постоянном учете представлявшихся неприятелю возможностей. Тогда и

на Балтийском театре будет ясно значение как непосредственного воздействия флота, так и влияния его наличия издали.

Воздерживаясь принципиально от боя с германским флотом, Англия укрепляла русское командование в его решении воздержаться от активных морских операций. Россия опасалась нашего флота, всегда готового к наступлению по внутренней операционной линии, флота, который Англия не решалась атаковать и не могла окончательно связать в Северном море. Благодаря этому и благодаря оживленной деятельности наших слабых сил Балтийского моря, руководимых энергичными командирами, мы скоро добились неограниченного владения Балтийским морем.

Приложение

СОСТАВ ГЕРМАНСКИХ МОРСКИХ СИЛ БАЛТИЙСКОГО МОРЯ

2 августа 1914 г.

Главнокомандующий: грос-адмирал принц Генрих Прусский. Начальник штаба: капитан 1-го ранга Гейнрих.

I. Дивизия обороны побережья Балтийского моря

Командир: к.-адм. Мишке.

Легкие крейсеры

Амацоне (флаг.) . . 1900 г., 2 650 *т*, X — 105-*мм*, 21,5 узл.
Аугсбург . . . . 1909 г., 4 350 *т*, XII — 105-*мм*, 27 »
Магдебург . . . . . . 1911 г., 4 550 *т*, XII — 105-*мм*, 27,6 »
Любек . . . . 1904 г., 3 250 *т*, X — 105-*мм*, 23,5 »
Ундине . . . . 1902 г., 2 700 *т*, X — 105-*мм*, 21,5 »
Тетис . . . . 1900 г., 2 650 *т*, X — 105-*мм*, 21,8 »
Гацелле . . . . . . 1898 г., 2 600 *т*, X — 105-*мм*, 19,5 »
(у всех по 2 торпедных аппарата)

Учебный корабль

Фрейя . . 1897 г., 5 660 *т.*, II — 210-*мм*, VI — 150-*мм*, 19 узл.
(3 торпедных аппарата)

Кан. лодка

Пантер . . . . 1901 г., 1 000 *т*, II — 105-*мм*, 14 узл.

Миноносцы

Т-91, 93, 94, 102, 107 1898/1900 гг., 400 *т*, III — 50-*мм*, 3 дв. торп. ап., 26 узл.
V-186 1910, 650 *т*, II — 88-*мм*, 4 дв. торп ап., 32,5 узл.
V-25, 26 1913/14, 650 *т*, II — 88-*мм*, 4 дв. торп. ап., 32,5 узл.
Слейпнер (Т-97) — как *Т-94*.
Кармен.

Подводные лодки

Миноносец *D-10* (флагм.).
U-3, U-4, UA 1 — 50-*мм*, 1 пул.

Минные суда

Вспомогательные заградители:
Принц Вальдемар, *Принц Сигизмунд*, *Принц Адальберт* (бывшие пароходы линии «Корсэр»)
Дойчланд (бывший паром Засниц-Треллеборг) IV — 88-*мм*, II — 50-*мм*
Вспомогательный дивизион тральщиков в Нейфарвассере.
» » » в Свинемюнде.

Суда вспомогательного назначения.

12 дозорных судов.
Брандеры: *Лондон, Рейн, Элли, Виандра.*
3 ледокола.
1 госпитальное судно.

Транспорты.

3 угольщика.
Кроме того:
Артиллерийский учебный корабль *Кайзерин Аугуста* 1892 г. 600 *т*, XII — 150-*мм*, 8 — 88-*мм*, 21 узел.
Школа подводного плавания в Киле:
Спасательное судно *Вулкан* 1907.
Миноносец *Т-27*.
Подводная лодка *U-1*.

II. Портовая флотилия в Киле
(подчиненная командиру морской станции)

Артиллерийское посыльное судно *Дельфин* 1906 г., 450 *т*, IV — 88-*мм*, 12 узл.
Миноносцы *Т-58, 60, 63, 65.*
Вспомогательный дивизион тральщиков в Киле.
Минный заградитель *Примус.*

УКАЗАТЕЛИ

I. ПРЕДМЕТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ

А. Боевые столкновения (1914 г.)

Б. Операции

а) Разведывательные (1914 г.):

л) Операции подводных лодок против надводных кораблей (1914 г.):

м) Операции подводных лодок против подводных лодок:

н) Операции английских подводных лодок в Балтике:

о) Операции речные:

п) Совместные флота и армии:

В. Предметные понятия

2. УКАЗАТЕЛЬ ЛИЧНЫХ ИМЕН

3. УКАЗАТЕЛЬ НАЗВАНИЙ МОРСКИХ И ВОЗДУШНЫХ КОРАБЛЕЙ

4. УКАЗАТЕЛЬ ГЕОГРАФИЧЕСКИХ НАЗВАНИЙ



ОГЛАВЛЕНИЕ

ПЕРЕЧЕНЬ СХЕМ

★

К ПЕЧАТИ ПОДГОТОВИЛИ

Редактор *А. Таубе*
Технический редактор *Дождев*
Корректор *Н. Шмидт*
Выпускающий *Б. Астафьев*

Сдано в производство 27.10.36
Подписано к печати 27.3.37

Формат бумаги 82×110/32
Объем 24¼ печ. л. + ½ п. л. вклеек, 20,7 авт. л.
В бумажном листе 138 240 знаков.

Уполн. Главлита № Г—6056
Издательский № 363. Заказ № 821.

Текст отпечатан на бумаге ф-ки Вишхимз
Переплетные материалы Щелковской ф-ки

Адрес изд-ва: Москва, Орликов пер., д. 3

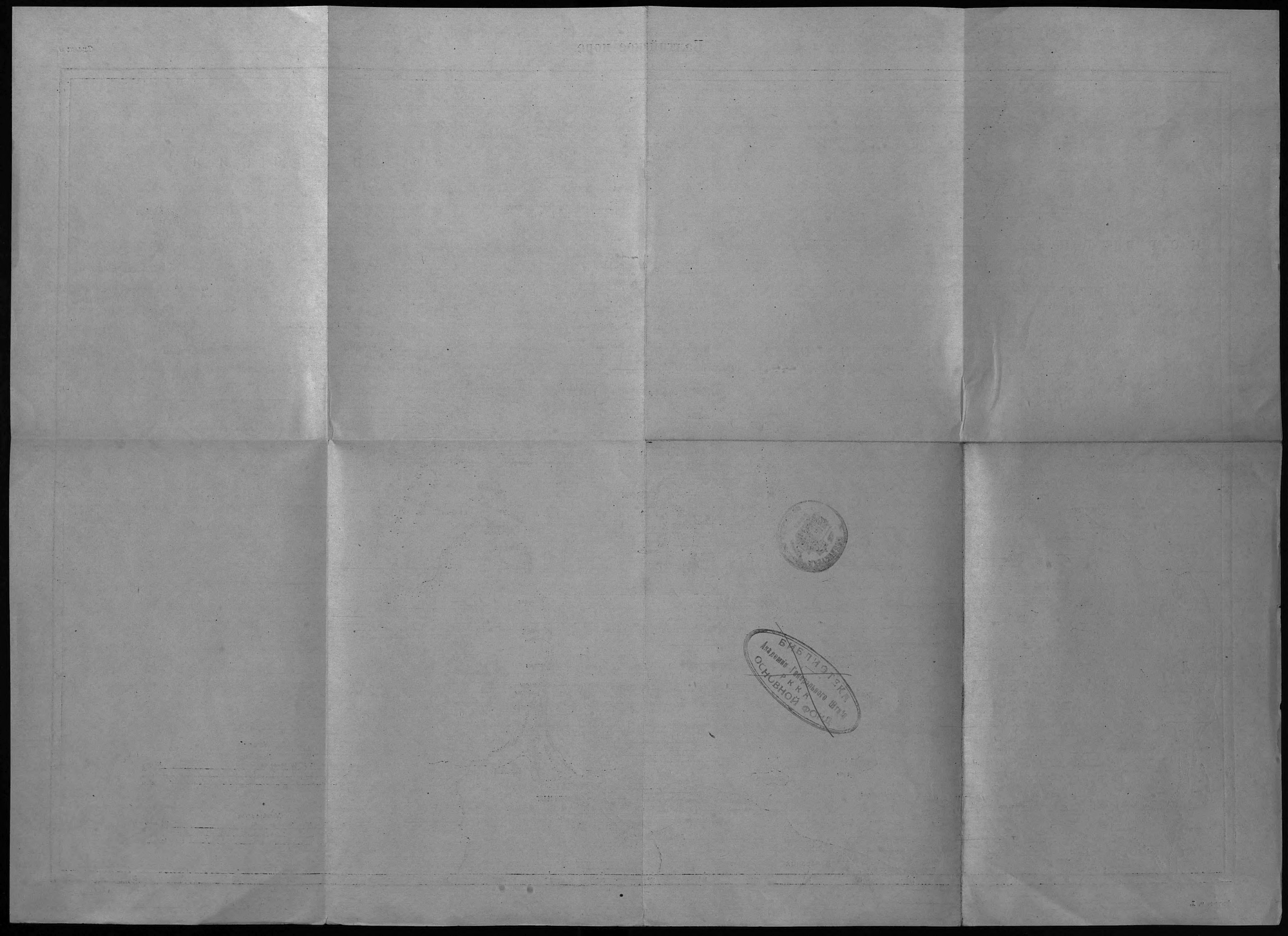
Отпечатано в 1-й типографии
Государственного военного изд-ва НКО СССР.
Москва, ул. Скворцова-Степанова, 3.

★

Балтийское море

Схема 9





ГОСУДАРСТВЕННОЕ ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
НАРКОМАТА ОБОРОНЫ СОЮЗА ССР